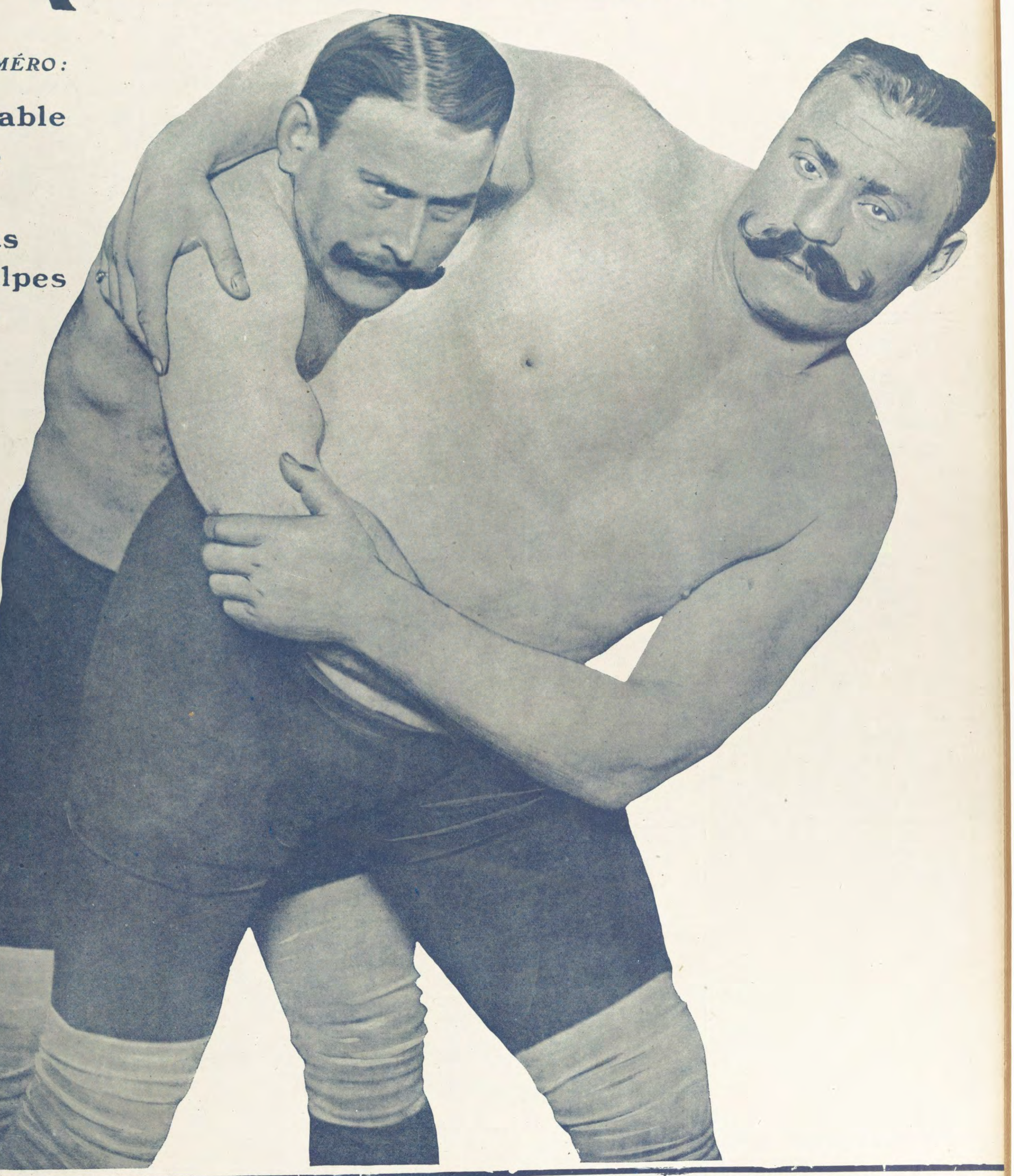
Année ✐ N° 427 — 50 centimes — 24 Novembre 1906 ✐ Tous les Samedis.

LA VIE AU GRAND AIR

S CE NUMÉRO :

Dirigeable
Patrie
✐
-dessus
les Alpes
Ballon



Publications Pierre Lafitte & Cie
Je sais tout ✐ Fermes & Châteaux ✐ Femina
Musica ✐ Le Petit Magazine ✐ ✐ ✐ ✐ ✐
9 & 11, Avenue de l'Opéra ✐ Paris

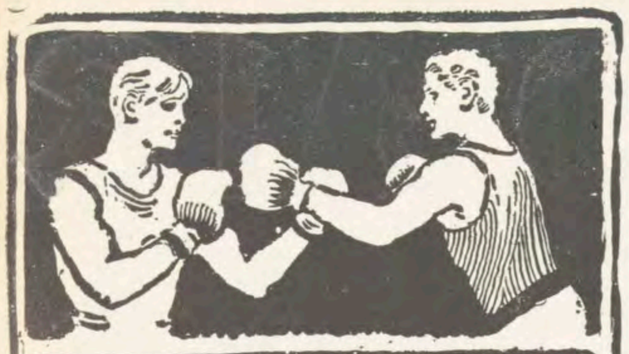
PADDOUBNY et EBERLÉ

Les deux grands favoris du Championnat du Monde de Luttes.

Voir pages 854 et 855.

Abonnements :
Paris et Départements .. .. **24 fr.**
Etranger .. .. **28 fr.**
Changement d'adresse *0 fr. 75*

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France



III.

Les véritables gants "CORBETT"

adoptés par tous les champions

Grand choix d'autres modèles

TOUS ACCESSOIRES POUR LA BOXE

ARTICLES pour TOUS SPORTS

Williams & Cº

Fabricants

SPORTS ATHLÉTIQUES

1 et 3, rue Caumartin, PARIS

Tél. : Raquettes-Paris — Téléph. : 288-26

CATALOGUE (V) FRANCO

ESSAYEZ TOUS LE *NOUVEAU*

PNEU CALMON

DÉPÔT à PARIS :

23, Rue Ruhmkorff.

ÉPILATEUR NIL

Détruit instantanément et sans douleur les Poils et Duvets disgracieux du VISAGE et du CORPS. *Pas d'inflammation. Rend la peau douce et veloutée. En usage chez les artistes et l'aristocratie.* Approuvé des sommités médicales.

Le Flacon : 8 fr. Envoi franco. — VERDEILLE, Pharmacien de 1re cl., 87, Rue de Lévis, Paris (VIIIe arrt).

AUTO-FOURNITURES

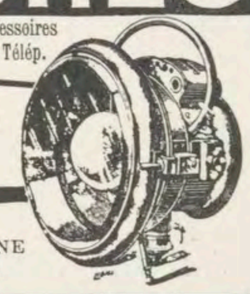
Concessionnaires pour Paris, Seine, S.-et-Oise, S.-et-Marne des Accessoires d'Automobiles de la Sté Indle des Télép.

ACCESSOIRES — PIÈCES DÉTACHÉES

Concessionnaires des Phares et Lanternes le ZENITH

Auto-Alarme WEBER

Automobiles HÉLIOS. — Moteurs MUTEL



HUSSENOT ET RAYNAUD

TÉLÉPHONE 580.88

39, Rue de la Boëtie, Paris.

POUDRE DENTIFRICE CHARLARD

Conservation, Blancheur des dents Beauté éclatante des lèvres et de la bouche

Prix : la boîte, 2 fr. 50 franco

EAU DENTIFRICE CHARLARD

Prix du flacon : 2 fr. 50

Pharmacie CHARLARD, 12, bd Bonne-Nouvelle

Ces deux produits, composés en 1765 par M. Charlard, prévôt du Collège des Pharmaciens de Paris, jouissent depuis cette époque de la faveur du public ; ils rendent les dents très blanches sans attaquer l'émail. — Pharmacie CHARLARD, 12, boulev. Bonne-Nouvelle. Paris.

Etablissements Bergougnan & Cie

PNEU

LE GAULOIS

Clermont-Ferrand

CACAO BENSDORP

Pur (de Hollan

· EXQUIS · SAIN

ET NOURRISSAN

50 % d'économie sur tous les Chocolats

EN VENTE PARTOUT.

La Semaine Comique, par Henriot.

— L'eau est un peu fraîche, mais d'ici à une heure ou deux, nous verrons sûrement quelque bécasse ..

— Vous devriez bien avoir un canot-automobile à l'usage de vos invités !

— Ils me font rire, avec leur tour de Paris Moi je suis obligé de faire le tour du département si je veux apercevoir un lapin !

Les Automobiles militaires : Celle de la cantinière.

— Moi quand je vois arriver un auto, c'est plus fort que moi... je marche droit dessus !

— Je connais ça... c'est ce qu'on appelle « L'Auto-Suggestion ! »

PNEU CUIR **VULCAN**

CONCOURS du BANDAGE 1905

COUPE DU MATIN

1er PRIX

P. BUCHILLET & Cie

47, Rue Sainte Ferdinand, PARIS

Pneu-Cuir IMPERFORABLE

SANS PEUR

Pneu-Cuir ANTIDÉRAPANT

RÉSISTANCE INCOMPARABLE — GARANTIE

BEAU & Cie 171, Cours Lafayette, LYON — 19, Av. de la Gde-Armée, PARIS — LONDRES, BRUXELLES, STRASBOURG, MILAN

DÉFIEZ-VOUS, Ma

de l'action nocive du temps. — Prenez tous l au coucher deux dragées de **ROMASTINE BO**

Ce produit **AUGMENTE** *RAPIDEMENT L'AM DES SEINS, LES RAFFERMIT ET LEUR UNE APPARENCE DE JEUNESSE PERPÉT*

LE FLACON : 10 fr. — Envoi franco contre mandat-

Laboratoires **BOUTY**, 1, Rue de Châteaudun

AUTOMOBILES

Gillet-Forest

7, 10 et 12 chevaux

75, Avenue de la Grande-Armée PARIS

PARFUM FLORAMYE

L.T. PIVER

PARIS

L'idéal du grand touriste, c'est la Voiture **BERLIET**

La grande victorieuse en 1905

Détient le record de la consommation

MÉDAILLE D'OR AU SALON

Siège Social : 12, Chemin des Quatre-Maisons — LYON

HERNIE GUÉR

BREVTÉS S.G.D.G.

par le Nouveau BANDAGE ME

Accepté p^r la Société de Chirurg

Recommandé par l

Membres du Corps M

Cet appareil en forme d'arbalète est invisible sur l supprime le **ressort** du dos et le **sous-cuisse.** Le peut se livrer à tous les travaux sans éprouver d Par sa pression constante il mène à la guérison. Env. Ca MEYRIGNAC, Spécialiste-Herniaire, 229, Rue St-Honor

---

LA BENGALINE

est une excellente *Peinture-Émail* avec laquelle on peint soi-même très facilement le bois, le plâtre, le métal, la pierre, etc... Cette peinture est lisse et brillante, elle résiste aux lavages sans ternir. Pour prix et renseignements s'adresser au Directeur de *LA BENGALINE, 16, Rue Suger, Paris.*

SUSPENSOIR MILLERET

élastique sans sous-cuisses, 2 fr. 50

pour VARICOCÈLES, HYDROCÈLES, CAVALIERS,

BANDAGES CURATIFS, BAS-VARICES,

LE MONNIER, 13, Rue Etienne-Marcel, PARIS.

FAUTEUILS DUPONT mûs par la personne assise

Fabricant breveté s.g.d.g.

FOURNISSEUR DES HOPITAUX à Paris, 10, R. Hautefeuille

Les plus Hautes Récompenses

à manivelles. *Envoi Fco du Catalogue*

à rampes, monté sur ressorts.

ANTIDERAPANT Paris, 11, Bd de Strasbourg USINE à LÉCLUSE (Nord)

DURANDAL

Le meilleur Le moins cher

SANTAL MIDY

INOFFENSIF.

Supprime Copahu, Cubè

Liquides astringen

GUÉRISON RADIC

et rapide des mala contagieuses ; très cace dans les mala de la vessie : cystite d catarrhe, hématuri

113, faub. St-Honoré, P

La Vie au Grand Air

ABONNEMENTS :
Paris et Départements ..... 24 fr.
Etranger ..... 28 fr.
Changement d'adresse : 0 fr. 75

24 Novembre 1906 — N° 427
PUBLICATIONS PIERRE LAFITTE & Cie
9 et 11, avenue de l'Opéra, PARIS — Téléph. 280-52, 280-56, 254-88
Publicité : HUGUET, MINART & Cie, 11, boulev. des Italiens

PUBLICITÉ :
Pages d'Annonces, la ligne ..... 2 fr.
La Page ..... 600 fr.
Encartage ..... 750 fr.

(Plaque Lumière.)

LE CHAMPIONNAT DE L'ESCALIER (1)

Dimanche dernier s'est disputé, pour la deuxième fois, le Championnat de l'escalier, à la tour Eiffel. Les concurrents devaient monter jusqu'à la seconde plate-forme, soit 730 marches à gravir. Diverses catégories avaient été créées, selon les fédérations auxquelles appartenaient les grimpeurs. Notre photographie représente le champion des indépendants, J. Bielen, fils du peintre de la tour Eiffel. Il a atteint la seconde plate-forme en 3 m. 18 s. 1/5.

(1) Voir page 849

LA VOITURETTE PRATIQUE

La voiturette, pratique et économique, triomphera sur les routes, l'an prochain — Son utilité, les services qu'elle peut rendre

Il n'y a pas encore si longtemps que l'on entendait dire par tous ceux qui s'intéressent de près ou de loin à l'automobile : « Quand donc aura-t-on enfin une petite voiture d'un prix d'achat peu élevé, ne consommant ni trop de pneumatiques ni trop d'essence, et capable, sans battre des records, d'aller bon train par les routes ! » On citait des noms et des marques, mais il faut avouer qu'aucune voiture ne correspondait parfaitement au type rêvé, car si celle-ci était vite, elle n'était guère solide, et celle-là, robuste, se traînait entre les bornes kilométriques à l'allure d'un escargot. Les constructeurs, pendant longtemps d'ailleurs, ne se sont guère appliqués qu'à perfectionner la grosse voiture ; peu à peu celle-ci est devenue parfaite, et celui qui possède une 24 HP d'une bonne marque peut être certain que son automobile ne le trahira pas.

Mais tout le monde ne peut pas acheter un châssis de quinze mille francs, sans parler des frais qu'entraîne l'entretien d'une telle machine, ni du mécanicien indispensable, qui soignera les organes et nettoiera la carrosserie. Il est évident qu'une voiture qui pèse dans les quinze cents kilos et qui abat son kilomètre à la minute régulièrement, grille des pneus en raison de son poids et de sa vitesse. On a établi cent fois des budgets plus ou moins exacts ; les uns sont exagérés à dessein, les autres, au contraire, sont bien au-dessous de la réalité ; mais, même réduits, ils effraient tous ceux qui désirent une voiture de service, qui ne leur coûte pas le double d'un cheval à l'écurie.

Les grandes marques continuent à faire de grosses voitures, c'est entendu ; elles ont accaparé le marché, et personne, aujourd'hui, sans disposer de capitaux formidables, ne peut essayer de lancer une firme nouvelle qui concurrence heureusement les premières fabriques européennes. C'est pourquoi les petits constructeurs, se rendant parfaitement compte de l'impossibilité de lancer dans la circulation, avec quelque chance de succès, des châssis de vingt-cinq mille francs, se sont appliqués à établir de petites voitures légères, maniables, robustes et bon marché qui possèdent la plupart des perfectionnements dus à l'initiative des grandes maisons, et qui, par leur faible prix d'achat et leur entretien peu coûteux, peuvent donner maints avantages à ceux qui, par nécessité et profession, sont obligés de parcourir les belles routes de chez nous.

Ceux qui se sont spécialisés dans la construction de la voiturette ont vu, depuis cette année surtout, leurs efforts couronnés de succès. Les acheteurs se sont manifestés chaque jour plus nombreux, et il est évident qu'après le succès remporté par toutes les voitures qui ont disputé la Coupe des voiturettes on va au Salon prochain se disputer ces petites autos.

L'utilisation pratique de la voiturette. Quoi de plus pratique pour un médecin de campagne, par exemple, qu'une petite voiture qui ne coûte guère plus de trois mille francs, solide, avec des pneus qui peuvent rouler plus de six mois sans ennuis, qui ne consomme pas deux litres aux cent kilomètres et qui abat vaillamment cette distance en trois heures au plus.

Ce n'est pas un phénomène dont je parle ici. Toutes les voiturettes de la Coupe, avec leur vaillant petit moteur de 100, 105 ou 115 d'alésage, ont parcouru chaque jour 200 kilomètres à plus de trente à l'heure et c'est d'un précieux enseignement que de n'en voir aucune, au bout de huit jours, en panne à la suite d'une avarie mécanique.

Je parlais plus haut du médecin de campagne, mais il n'y a pas que lui ; le voyageur qui s'en va de canton en canton, le commerçant qui va au marché voisin, que sais-je ? tous ceux qui aujourd'hui sont à la merci de chemins de fer locaux, qui passent deux fois par jour et s'arrêtent à chaque carrefour.

Et pour la ville ! rien ne doit empêcher ceux qui ont mille courses à faire chaque jour dans Paris et doivent employer des fiacres ruineux d'acheter une petite voiture suffisamment rapide pour parcourir le double de chemin de la voiture au cheval le plus vif.

Une légère capote de toile et un tablier suffiront amplement à protéger le conducteur, qui pourra faire tant de chemin dans les rues sans se soucier du cocher mal complaisant ou du cheval qui trébuche sur chaque pavé gras.

Il y a mieux, d'ailleurs, et si la voiturette est et sera surtout le véhicule économique et pratique de ceux qui font des affaires, il est évident qu'elle deviendra un instrument de tourisme chaque jour plus apprécié. Je sais bien que le sportsman qui dévore les routes est généralement plein de mépris pour le « coucou » qui trépide bravement devant lui ; il le passe en l'inondant de poussière, c'est entendu, mais tout à l'heure, le « coucou » en question va retrouver la grosse voiture au tournant d'un chemin ; le pneu d'arrière a éclaté, comme par hasard, et l'on perd une heure à réparer.

Demandez, — pour voir — à un chauffeur de bonne foi, s'il en a vu, — qui possède une grosse voiture, quelle est sa vitesse moyenne. Sur une 24-chevaux sur un parcours assez long, il vous avouera que, mon Dieu, s'il atteint 40 ou 45, c'est le grand maximum.

Et bien, combien faites-vous donc, vous, avec votre petite voiture dédaignée, 33, 34, et ce n'est vraiment pas mal. Il y a des villes à traverser, des villages qui n'en finissent pas, des virages dangereux, un passage à niveau fermé, il n'en faut pas plus pour faire tomber la moyenne de la redoutable routière, qui vous a écrasé de son mépris en passant. Evidemment, quand elle est passée, elle vous a laissé là, mais tout à l'heure, vous serez tout étonné de la revoir dans le village, ou dans la ville qu'elle n'a pas pu traverser plus vite que vous. Et puis, n'est-ce pas pour se promener que l'on monte chaque dimanche dans la fidèle petite voiture ? Alors à quoi bon aller si vite ? deux places, un petit moteur bien sage et bien dressé, il n'en faut pas plus pour abattre 200 kilomètres dans sa journée, et je sais maints touristes qui s'en montreraient satisfaits.

Mais voilà, il y a le point d'honneur, un ami plus fortuné possède la voiture de grand tourisme et si l'on ne peut avoir qu'une pauvre petite 8-10-chevaux ; ma foi, on est un peu froissé ; il faut raisonner autrement. Quand l'automobile, et les temps sont proches, sera devenue un moyen de transport universel comme les voitures à chevaux, il n'y a pas si longtemps, on admirera avec autant de sincérité la bonne petite voiture qui fait son travail régulièrement sans ennuis et sans à-coups, que la grande voiture dont les quatre cylindres boivent 25 litres aux 100 kilomètres avec une soif jamais apaisée.

Qui viendrait aujourd'hui comparer le brave cheval d'un vétérinaire de province qui abat ses 15 lieues par jour, par tous les temps, avec le cob ou l'anglo-normand du château, qui fait des embarras et est couvert d'écume pour être allé jusqu'à la gare ; 3 kilomètres tout juste, qu'il abat royalement en huit minutes.

Voiturette et grosse voiture. La voiturette et la grosse voiture ne se comparent pas et ne sont pas comparables : l'une est un véhicule de service, l'autre un objet de luxe. Evidemment, celui-ci vous donne des plaisirs que celle-là est incapable de vous procurer.

Evidemment, la grosse voiture a six places, elle est couverte, c'est un salon roulant, c'est entendu, et votre petit châssis, avec ses deux baquets étroits et sa capote de toile bis, ne tient pas la comparaison. Mais quoi ! tout le monde ne peut pas posséder la maison de Socrate toujours pleine d'amis, et quelquefois il faut se contenter de son petit chez soi, pas luxueux, mai dans lequel cependant on peut vivre une petite vie sans gaîté, mais tranquille.

L'an prochain, toutes les routes de France seront sillonnées de petites voiturettes, parce qu'elles répondent à un besoin et parce que aujourd'hui vraiment, elles sont capables d'affronter sans faiblir les parcours les plus durs.

C'est vainement que certains agents qui ont des stocks de grosses voitures à écouler déclarent à qui veut les entendre qu'au bout de cent kilomètres le moteur quittera le petit châssis ou que le pont arrière, trop complaisant, aura épousé toutes les ondulations de la route. Les acheteurs ne s'y laisseront pas tromper et préféreront une petite voiturette bien établie à un tas de vieilles occasions dont les marchands seraient fort heureux de se débarrasser.

Dans un ou deux ans quand les vendeurs se rendront mieux compte du choix judicieux du public, vous verrez qu'ils auront pour la voiturette les mêmes éloges lyriques qu'ils ont aujourd'hui pour les limousines ou les doubles phaétons, pour lesquels ils ne peuvent trouver un client.

Ils ont beau critiquer les détails, déclarer qu'on se lassera vite d'une voiture qui n'avance pas, ils n'en sont pas moins navrés de voir que toute une clientèle qui allait venir à eux après avoir péniblement économisé les dix billets que coûte une grosse voiture, — au minimum, — se précipiter sur les petits véhicules dont ils ont pu apprécier le mérite et l'économie.

Les accidents fréquents qui surviennent chaque année pendant la saison sont causés par des voitures qui vont trop vite.

Les femmes commencent à ne plus être très rassurées quand elles montent sur une voiture qui dévore les kilomètres : il y a à ceci maintes raisons : le vent les dépeigne, la poussière les salit, la fatigue les défigure : la voiturette qui va très sagement n'aura pas de plus sûres avocates.

Et ce que femme veut...

D'ailleurs les grandes maisons qui dédaignaient les « tacots » ont fini par s'apercevoir que le danger pour elles ne viendrait pas de la concurrence étrangère sur les châssis de forts moteurs, mais de l'intérieur même, avec des petites voitures dont les mérites grandiraient chaque jour ; et c'est pourquoi une grande fabrique, célèbre d'ailleurs par son initiative, va lancer sur le marché une voiturette à deux places extraordinaire à tous les points de vue.

Outillée pour fabriquer en grand, elle vient d'établir le type même de la voiturette parfaite à un prix que je ne dirai pas, pour ne pas que les connaisseurs me rient au nez.

Châssis en tôle emboutie, deux cylindres, dix chevaux, allumage par magnéto, et tous les perfectionnements apportés aux grosses voitures de la maison ; telle sera la voiturette qu'on sortira ces jours-ci.

Celles qui sont déjà dans la circulation, d'autres marques ont déjà séduit les amateurs.

La voiturette a fait toutes ses preuves ; elle est sûre, elle est maniable, elle est économique et elle est assez vite pour faire de longs parcours sans fatigue.

Je me demande ce qu'on pourrait exiger de plus de ces petits véhicules légers qui triompheront au prochain Salon, — et l'an prochain sur toutes les routes de France.

F. A. Wheel.

DELAPLANE

La Construction du dirigeable *Patrie* (1)

Le découpage de l'étoffe.
Les ouvriers sont en train de découper l'étoffe jaune caoutchoutée, à la scie mécanique.

La théorie avant la pratique.
Juchmès, constructeur de Patrie, *trace des épures.*

La nacelle de *Patrie*.
La rigidité de la nacelle est assurée par des haubanages.

Comm[t] Boutiaux M. Julliot L[t] Bois C[e] Voyer Adj[t] Juchmès

Les constructeurs de *Patrie*.
M. Julliot et M. Juchmès, qui fait ses 28 jours à Moisson, causent avec le commandant Boutiaux, directeur de Chalais-Meudon.

Le collage des bandes.
Les ouvrières collent des bandes sur l'étoffe caoutchoutée, afin d'en assurer l'étanchéité. Après cette longue opération, la dernière, l'enveloppe est prête à être gonflée.

Le piquage de l'étoffe.
L'étoffe caoutchoutée est passée dans un autre atelier où on la pique à la machine.

(1) Voir l'article, p. 846.

LE DIRIGEABLE MILITAIRE *PATRIE*

Par M. Georges BESANÇON.

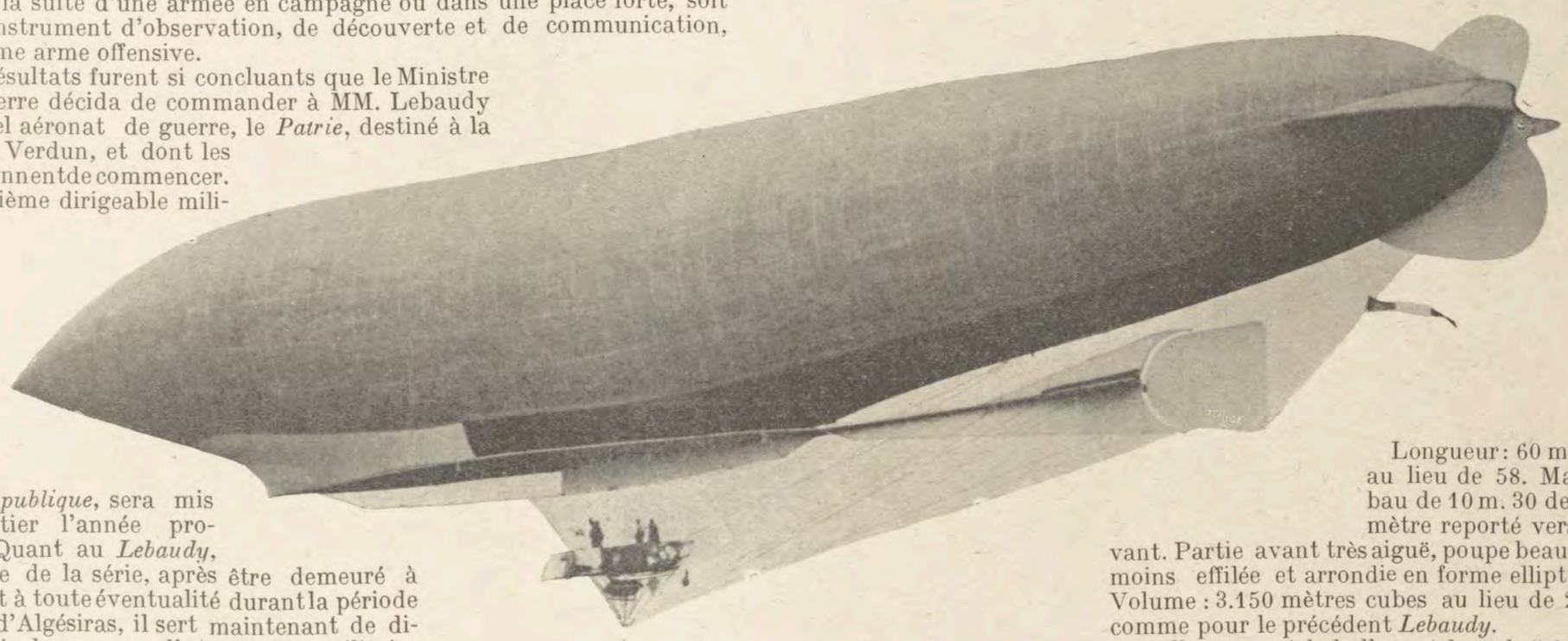
Secrétaire général de l'Aéro-Club de France.

Le 16 novembre, le ballon automobile *Patrie*, commandé à MM. Lebaudy par le Ministère de la Guerre français, a commencé, avec un succès complet, à l'aérodrome de Moisson, sous le contrôle des officiers aérostiers, ses essais de recette

Grâce à l'admirable et méthodique effort soutenu depuis la fin de 1902 par MM. Paul et Pierre Lebaudy, à la science de leur éminent ingénieur M. Henri Julliot, secondée par l'habileté technique du vaillant aéronaute Georges Juchmès, le ballon automobile est aujourd'hui capable d'importants services pratiques. Le type d'aéronat créé et patiemment mis au point à Moisson peut être considéré dès maintenant comme un magnifique instrument de sport. La démonstration en a été faite au cours des multiples voyages aériens menés à bien depuis le commencement des expériences. Cette opinion se trouvera confirmée, nous en sommes certain, lors des différentes courses de dirigeables et d'appareils aériens que l'on organise en ce moment même.

Mais la première application en grand de l'automobilisme aérien aura été purement militaire. Cette application à un but de guerre commença dès 1905, par le superbe raid du *Lebaudy*, de Moisson au camp de Châlons par étapes, et par les ascensions exécutées autour du camp retranché de Toul Le *Lebaudy* démontra alors quels importants services il pouvait rendre à la suite d'une armée en campagne ou dans une place forte, soit comme instrument d'observation, de découverte et de communication, soit comme arme offensive.

Les résultats furent si concluants que le Ministre de la Guerre décida de commander à MM. Lebaudy un nouvel aéronat de guerre, le *Patrie*, destiné à la place de Verdun, et dont les essais viennent de commencer. Un deuxième dirigeable militaire, *République*, sera mis en chantier l'année prochaine. Quant au *Lebaudy*, prototype de la série, après être demeuré à Toul, prêt à toute éventualité durant la période critique d'Algésiras, il sert maintenant de dirigeable-école au parc d'aérostation militaire de Chalais-Meudon. C'est à son bord que se formeront les futurs équipages militaires.



Le *Patrie*.

Le nouveau dirigeable de MM. Lebaudy, œuvre de MM. Julliot et Juchmès, a commencé, le 16 novembre, ses expériences, à Moisson. Elles ont brillamment réussi.

La France aura donc en 1907 trois dirigeables militaires en service. Malgré les efforts tentés ailleurs, sans grand succès, il est vrai, nous aurons, à ce point de vue, une avance considérable, tant au point de vue de la perfection des engins que de l'entraînement du personnel. Ce dernier facteur de supériorité n'est nullement négligeable.

Les qualités que l'on doit exiger d'un dirigeable militaire sont d'abord celles de tout bon ballon automobile. La vitesse propre doit être aussi grande que possible, ce qui augmente le nombre des circonstances où il peut être utilisé.

Cette vitesse doit s'accompagner, évidemment, d'une parfaite stabilité à toutes les allures.

Mais les applications militaires imposent plus spécialement d'autres avantages qui sont surtout : la simplicité de principe et d'organes ; la robustesse absolue, exclusive des complications inutiles ; la simplicité de montage et de démontage, de façon à mettre le ballon en état de service dans un délai de quelques heures ; la maniabilité la plus complète, non seulement dans l'atmosphère, mais encore à l'instant délicat du départ ou de l'atterrissage ; la possibilité de séjourner et de manœuvrer à des altitudes assez élevées pour mettre l'engin à l'abri des coups de l'ennemi, tout en lui permettant d'utiles observations ; enfin, un rayon d'action suffisamment étendu et qui dépend à la fois de la vitesse de l'engin et de son approvisionnement en lest et en essence.

Dans ses expériences antérieures, le *Lebaudy* a amplement démontré à quel point il satisfaisait à ce difficile programme.

Dès 1904, sa vitesse en air calme, un peu augmentée l'année dernière, dépassait 40 kilomètres ; sa durée possible de marche sans ravitaillement, considérablement accrue l'année dernière, dépassait dix heures, ce qui permettait un parcours total en air calme et toutes autres conditions atmosphériques favorables de $40 \times 10 = 400$ kilomètres. Le *Lebaudy* 1905 évoluait fréquemment à 500 mètres d'altitude, zone dite militaire, parce qu'elle est la plus favorable à l'observation du terrain, et atteignait même à Toul, sans le moindre inconvénient, l'altitude de 1.200 mètres, où les canons actuels ne peuvent envoyer leurs shrapnells, et d'où il pouvait encore explorer utilement le sol, grâce à ses appareils optiques et téléphotographiques perfectionnés. Il est également capable, il l'a prouvé par l'expérience, d'exécuter des ascensions de nuit. Enfin, en faisant depuis 1902, plus de quatre-vingts ascensions avec retour au point de départ, ou en gagnant un point indiqué à l'avance, et cela sans aucun accident, sans même la moindre avarie imputable à l'appareil, les expérimentateurs de Moisson ont suffisamment établi la solidité et la maniabilité parfaite de leur engin.

Il n'est donc pas étonnant que le *Patrie* dérive absolument du *Lebaudy* 1905. Mais si les dispositions essentielles du type précédent, qui ont fait leurs preuves, s'y trouvent conservées, il constitue cependant un modèle nouveau et amélioré. Nous donnerons brièvement ses principales caractéristiques en notant quelques-unes des modifications de détail apportées.

Les particularités du *Patrie*. Enveloppe toujours constituée par une carène fusiforme dissymétrique en coton caoutchouté, comportant de l'intérieur à l'extérieur une lame de caoutchouc, une épaisseur de coton, une lame de caoutchouc, une tunique de coton, recouverte elle-même de cet enduit inactinique jaune qui valut au *Lebaudy* son surnom populaire.

Longueur : 60 mètres au lieu de 58. Maitre-bau de 10 m. 30 de diamètre reporté vers l'avant. Partie avant très aiguë, poupe beaucoup moins effilée et arrondie en forme elliptique. Volume : 3.150 mètres cubes au lieu de 2.960 comme pour le précédent *Lebaudy*.

L'allongement du ballon est donc de 5,08 diamètres, ce qui n'a rien d'excessif, puisque celui du dirigeable *La France* était de 6 diamètres et celui de la première *Ville-de-Paris* de 7,09 diamètres.

L'enveloppe présente toujours dans sa région médiane et ventrale un large méplat ovale sur lequel vient s'adapter la plate-forme en tubes d'acier tendue d'étoffe caractéristique du type *Lebaudy*.

Le ballonnet à air, alimenté par un ventilateur, qui a pour fonction de maintenir constante la pression intérieure dans l'enveloppe et d'amener ainsi la permanence de sa forme, a été agrandi : 650 mètres cubes au lieu de 500. Il est toujours placé dans l'axe, au centre de poussée, et cloisonné en trois compartiments.

Les plans stabilisateurs et l'empennage, qui constituent la partie la plus originale et la plus remarquable du type *Lebaudy*, sont conservés, mais améliorés. Ils comportent un plan vertical perpendiculaire à la plate-forme qui occupe le dessous du ballon et à sa suite une panne de section cruciale étrésillonnée, tendue d'étoffe. L'âme verticale de cette penne s'oppose au roulis. La nacelle, en tubes d'acier, a la forme d'un ponton à deux étraves, avec plancher d'aluminium, pour éviter tout risque d'incendie.

Les expériences de *Patrie*, brillamment commencées le 16 novembre, se poursuivent à Moisson, par les soins de l'éminent ingénieur Julliot, assisté de l'aéronaute Juchmès, provisoirement militarisé et transformé en adjudant d'aérostiers, sous le contrôle du commandant Bouttiaux et du capitaine Voyer, délégués du ministre, du lieutenant Bois, futur pilote du dirigeable, avec l'aide d'un détachement d'aérostiers. Il y a lieu de penser que la vitesse propre sera très sensiblement plus grande que dans le type précédent. Le minimum de 600 kilos de lest disponible imposé avec trois personnes à bord a été de beaucoup dépassé déjà, et peut s'évaluer à plus de 800 kilos en moyenne.

Les essais de recette se termineront au plus tard dans les premiers jours de décembre. *Patrie* sera ensuite incorporé et envoyé à Verdun, où un parc spécial est en voie d'aménagement. Il y a lieu d'espérer que notre flottille de ballons automobiles militaires, dont les services ne sont plus contestés et qui constitue pour notre armée une supériorité difficile à faire disparaître, se grossira bientôt de nouvelles unités, en attendant le jour prochain où la locomotion aérienne aura reçu des applications pratiques plus pacifiques.

Georges Besançon,

Les Six Jours de Madison-Square

La Course de Six Jours à Madison ✠ Les équipes européennes ✠ Les qualités qu'il faut pour gagner une telle épreuve ✠ Un Européen a-t-il des chances, cette année ? ✠ ✠ ✠ ✠ ✠ ✠ ✠ ✠ ✠ ✠ ✠ ✠ ✠ ✠

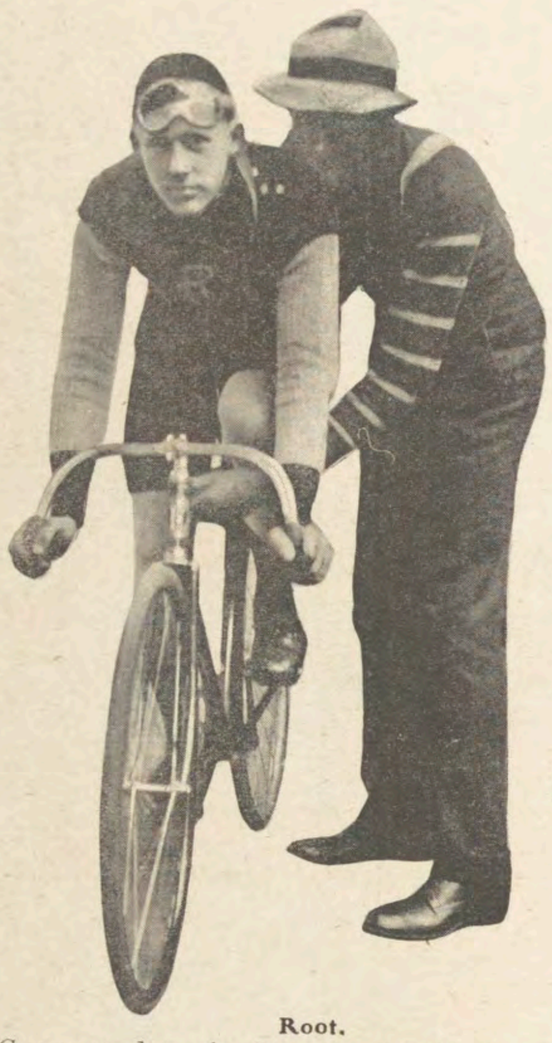
Depuis deux mois, tous les coureurs européens qui croient quelque chance de gagner la fameuse Course de Six Jours de New-York, se sont donné un mal inouï pour décrocher cet engagement rémunérateur.

En effet, tous les coureurs qui passent l'eau pour pédaler, six jours durant, sur le tourniquet de Madison, emportent un contrat plus ou moins brillant : voyage agréable dans un pays nouveau, les frais payés et encore quelques billets bleus en tout état de cause; à cette époque où l'on ne peut guère écumer en province ou à l'étranger, l'aubaine d'aller en Amérique n'est pas à dédaigner, aussi les candidats sont-ils plus nombreux chaque année.

Mais chaque année, aussi, la sélection est plus sévère, et les managers, qui ont été « arrangés » une ou deux fois par des teams plus ou moins consciencieux, ont pris le sage parti de ne plus s'emballer sur des étoiles plus brillantes que tenaces, qui, une fois le bon contrat en poche, abandonnent, le second jour, sous le prétexte le plus futile.

Je pourrais citer deux ou trois coureurs qui ont fait le voyage pour voir du pays et qui, dès les premières heures de l'épreuve, « ont laissé ça là » avec la satisfaction d'avoir joué un bon tour à leurs managers. Ceux-là peuvent redemander de faire partie de la troupe : c'est bien fini. Les Yankees ne veulent plus rien savoir, et leurs agents à Paris connaissent trop bien les loustics, pour se laisser embarquer dans de nouvelles combinaisons fâcheuses.

Chaque année, pour les Six Jours, il y avait une équipe classique, où figurait Gougoltz. C'était le pivot, le rempart du team européen : en équipe d'abord avec Simar, il eut comme compagnon Petit Breton, et, l'an dernier, Vanoni. Mais le pauvre Jean, malgré tout son courage, et malgré sa popularité là-bas, ne fut jamais heureux. La première année qu'il vint disputer l'épreuve, il jouissait d'un réel prestige, car il était venu en Amérique avec Lamberjack, et l'équipe des Démons Rouges était justement célèbre là-bas. Simar était son équipier, mais Simar, à cette époque, était bien jeune pour disputer une telle épreuve, et, deux ans de suite, laissa son camarade en plan. Avec Petit Breton, Gougoltz avait plus de chance de décrocher la timbale, mais la fortune leur fut contraire, et l'an dernier, engagé au dernier moment avec Vanoni, le pauvre garçon fit une chute si malheureuse qu'il s'enfonça deux côtes.



Root.
Gagnant des six jours en 1904 et en 1905, grand favori de 1906, mais ses adversaires se méfieront.

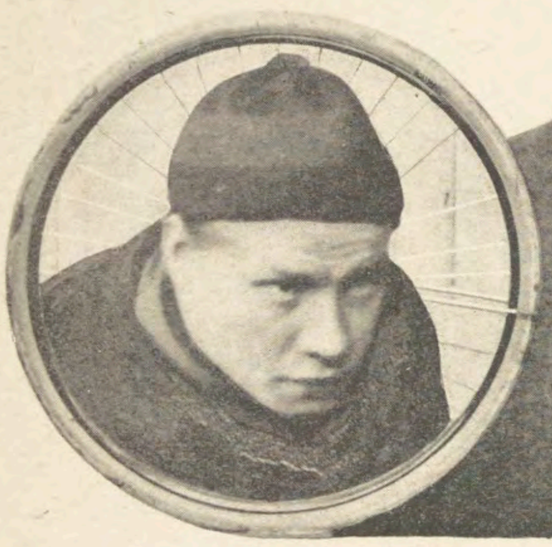
Fogler.
Gagnant de la dernière course de Six Jours de Madison-Square, en compagnie de Root.

Cette année, il n'ira pas à Madison, peut-être n'a-t-il pas montré, en 1906, une forme assez brillante, ou bien n'a-t-il rien voulu diminuer de ses prétentions : mystère. Mais Madison ne le verra pas, le mois prochain.

Arrivée seconde en 1904, l'équipe Vanderstuyft-Stol possède incontestablement une belle chance. Vanderstuyft ne laisse ignorer à personne son mérite, et il le proclame à qui veut l'entendre. Stol est très courageux et suffisamment vite.

L'équipe parisienne L'équipe parisienne se compose de Vanoni et de Petit Breton. Laissé en panne par Gougoltz, l'an dernier, Vanoni a fait, avec un équipier de rencontre, une course courageuse. Avec l'aide de Petit

Rutt.
Le célèbre sprinter allemand va constituer une équipe américano-allemande avec Mac-Farland. Leurs rivaux devront se méfier de leurs démarrages.



Vanderstuyft.
En 1904, le « gosse » Vanderstuyft se révéla en terminant second. Il a fait des progrès depuis, aussi peut-il espérer la victoire.

Stol.
Excellent petit coureur. A terminé second avec Vanderstuyft en 1904. Cette équipe de « boys » fait toujours sensation à New-York.

Breton, tenace, souple et rapide, il est évident que si la chance les favorise un peu, ces deux hommes peuvent espérer finir en tête.

Les frères Georget forment la dernière équipe européenne. L'aîné est endurant, solide et courageux, le plus jeune, plus souple que son aîné, pourra lui faciliter la tâche, mais je doute que ces deux coureurs, qui sont surtout d'excellents routiers, puissent, sur une piste aussi réduite que celle de Madison, résister aux démarrages des sprinters plus accoutumés à rouler sur le plancher. Je ne désespère pas de les voir en course le dernier jour, car ils ne manquent, ni l'un ni l'autre, de qualité, mais j'ai peur pour eux qu'ils soient à quelques tours du groupe de tête.

Quant à Rutt, il doit faire équipe avec Mac Farland, qui a pu apprécier ses qualités de tenue en Australie. Si ces deux coureurs ont l'entraînement nécessaire pour tenir sans défaillance six jours durant, ils ont une chance de tout premier ordre de finir au premier rang.

Vanoni et Petit-Breton.

Coureurs doués d'une résistance à toute épreuve et d'une pointe de vitesse redoutable, nos champions Vanoni et Petit-Breton seront grands favoris dans la Course des Six Jours de Madison Square.

Les frères Georget.

Le passé des deux frères Georget et leur récente victoire dans les Six Jours de Toulouse, de lamentable mémoire, leur ont valu d'être choisis pour la Course de New-York.

Ce serait la victoire « half and half », américano-européenne, qui déchaînerait l'enthousiasme de tout le public cosmopolite de Madison.

Les qualités nécessaires On a reproché aux managers de n'avoir pas engagé d'autres coureurs, qui semblaient, au premier abord, assez indiqués. Mais je crois qu'on se rend mal compte de la façon de disputer une telle épreuve. Il ne s'agit pas de tourner pendant des heures, en opposant à la fatigue une endurance sans cesse renaissante. Il faut joindre à ces qualités de tenue des qualités de vitesse indispensables. En effet, une quantité de sprinters sont engagés, et c'est eux qui, par des démarrages fréquents, disséminent le peloton; un brave scorcher qui verra s'envoler Mac Farland ou Rutt aura beau se cramponner, si la reprise entre les équipiers est bien faite, il ne reverra l'adversaire échappé que plus tard, quand il aura pris un tour complet au peloton.

C'est pourquoi des coureurs comme Petit Breton ou Vanoni, qui sont des coureurs de vitesse, qui ont l'habitude de la piste et possèdent cependant une réelle aptitude pour tenir le train, ont une chance de premier ordre de prendre un tour au peloton. Tant pis pour eux, si un sprinter de meilleure classe se fait emmener par eux jusqu'au bout, ils le retrouveront à la dernière minute, et peut-être verront-ils la victoire escomptée leur passer sous le nez avec un sourire.

Une fois de plus, on verra annoncer que tel coureur est devenu subitement fou, qu'un autre est mort sur sa machine, qu'un troisième est entré dans le public et a tué quelques spectateurs : on ne prend même pas la peine de démentir les nouvelles les plus folles, et les lecteurs semblent savoir gré du mal que se donnent les rédacteurs pour inventer les histoires les plus extravagantes. C'est de tout cela qu'est fait le succès d'une semblable épreuve, qui serait infiniment monotone, si on ne la corsait d'un tel désordre ou d'un tel mouvement.

On a parlé d'organiser une course de six jours à Paris. Réussirait-elle? ce n'est pas prouvé; à part les deux ou trois journaux politiques qui protesteraient de bonne foi contre la sauvagerie d'une telle exhibition, les autres s'en désintéresseraient à peu près, et, seuls, les habitués des vélodromes suivraient l'épreuve avec intérêt. Mais, malheureusement, tous les spectateurs du dimanche ne sont pas libres en semaine, et je craindrais que certaines après-midis fussent si calmes et si froides que les coureurs, abandonnés à eux-mêmes, s'endormiraient sur leurs machines.

ROBERT DIEUDONNÉ.

LE CHAMPIONNAT DE L'ESCALIER

Thiébault.
Vainqueur de la catégorie réservée aux membres de l'U. V. F., Thiébaut a remporté la victoire en 3 m. 18 s. 2/5.

Neveu.
La catégorie des professionnels est revenue à Neveu, qui, en faisant le temps de 3 m. 4 s., a battu de 8 secondes le record de 1905.

Le championnat de dames.
Mme Baube a fait walk-over dans le championnat réservé au sexe faible. Aussi triompha-t-elle en 7 m. 44 s. 1/5.

Wachoru.
Wachoru a gravi allègrement les 730 marches avec un sac de ciment de 50 kilos, en 7 m. 37 s. 3/5.

Les spectateurs au bas de la Tour.
Cet amusant cliché, pris de la seconde plateforme, représente le public qui, du bas de la Tour, suivait les péripéties du championnat.

La curieuse épreuve du Championnat de l'escalier, disputée à la tour Eiffel, dimanche dernier, a remporté un vif succès. Le record de 1905 a été battu de 8 secondes par Neveu et de 7 s. 3/5 par Méphisto.

LA TRAVERSÉE DES ALPES EN BALLON

Composition photographique, d'après les documents fournis par les aéronautes.

LE RAID DU *MILANO* PAR-DESSUS LES ALPES

Deux aéronautes italiens, MM. Usuelli et Crespi, viennent d'accomplir une performance remarquable. Ils ont traversé les Alpes en ballon. Partis de Milan, ils ont pris terre à Aix-les-Bains, après être passés au-dessus du mont Blanc. Ils tentaient de battre le record de l'altitude de M. Jacques Balsan, avec 8.550 mètres. Le Milano *cubait 1.200 mètres cubes. A 11 h. 30 l'aérostat était à 4.900 mètres, le thermomètre marquait 14° au-dessous de zéro. A midi, les deux aéronautes étaient à 5.250 mètres. Ils furent bientôt en butte à des malaises et durent absorber de l'oxygène, la bouche collée sur l'appareil, les tuyaux d'aspiration s'étant rompus. A 1 h. 20, ils franchissaient les Alpes par-dessus le mont Blanc. L'aérostat naviguait à 6.800 mètres, par 34° au-dessous de zéro. A 2 h. 55, MM. Usuelli et Crespi décidèrent d'atterrir, ce qu'ils firent à Aix-les-Bains sans accident.*

AUTOMOBILE

C'est aux dernières grandes manœuvres, que le roi de Roumanie est monté pour la première fois en automobile. Notre photographie le représente en compagnie de son ministre de la guerre.

LES POIDS LOURDS

Sur les routes boueuses, défoncées, sous le ciel gris et morne où courent les nuées sombres, dans la pluie et le vent, roulent sans trêve, descendant la vallée du Rhône, dix-neuf poids lourds. Ce sont les courageux concurrents du Concours militaire de véhicules industriels. Partis de Paris lundi dernier, ils s'en vont jusqu'à Marseille. Le 5 décembre, nous les reverrons aux Tuileries.

Ce fut autrefois une tradition de faire disputer en hiver les concours de poids lourds. Cela pouvait sembler anormal de choisir précisément le moment où les routes sont empierrées à neuf ou défoncées par les charrois d'automne pour y lancer ces mastodontes de l'automobile, mais c'est précisément ce qu'on leur demande : montrer qu'ils peuvent se sortir de tous les terrains par tous les temps. Je revois encore cette place d'Armes de Versailles, où sous l'œil paternel, mais sévère, du regretté Forestier, omnibus et camions se rangeaient en attendant le départ pour les routes inhospitalières et accidentées de la vallée de Chevreuse, tandis que le vent faisait rage et que tombait une pluie mêlée de neige dont nous garantissait mal la tente insuffisante de l'A. C. F. Cela dura trois ou quatre années. Depuis cette époque, on n'avait pas vu de concours de poids lourds en hiver. La tradition est renouée, et il faut s'en féliciter.

C'est à la suite des grandes manœuvres de Langres, où les camions automobiles mis à la disposition des autorités militaires par plusieurs constructeurs pour le ravitaillement des troupes, particulièrement en eau potable, rendirent de signalés services, que le ministre de la guerre, sur le rapport éloquent qui lui fut transmis, demanda à l'A. C. F. de se charger de l'organisation d'une épreuve de véhicules de poids lourds susceptibles d'être utilisés au service de l'armée.

Ces véhicules, dont les poids varient de 2 à 8 tonnes, ont à couvrir chaque jour une centaine de kilomètres à une vitesse moyenne minimum de 8 kilomètres à l'heure.

F. A. Wheel.

Franquebalme qui, sur sa 28-chevaux, vient de remporter le Rallie-Touriste organisé par le Moto-Club de Marseille et par la Provence Sportive.

CYCLISME

L'appareil Sabarini, qu'on expérimente à Londres, est une bicyclette de dame sans pédale et munie d'ailes pour maintenir l'équilibre. Sans aucun entraînement on parvient à faire 16 kilomètres à l'heure.

PACEMAKERS INVINCIBLES

Le métier d'entraîneur n'est pas ce qu'un vain peuple pense. Dans les courses de demi-fond, il est certain que seuls les pacemakers ne sont pas à la gloire. Mais par contre, ils sont à la peine. Ceci provient sans doute de la loi des compensations. Cependant ne serait-il pas juste de retenir son attention sur ces modestes, grâce auxquels les coureurs de demi-fond triomphent.

Walthour est célèbre ; personne n'ignore son nom. Mais regardez Hoffmann, qui est le meilleur entraîneur, bien des sportsmen seraient incapables de dire s'il entraîne ou s'il est l'auteur des fameux contes. Il détient un record glorieux et dont il sera dessaisi difficilement. Sur la piste du Parc des Princes, il a entraîné trente quatre fois en tout, et trente et une fois il a conduit son poulain à la victoire. Lorsqu'il perdit, la cause fut imputable aux coureurs qu'il pilotait, et qui ne pouvaient suivre le train. En Amérique, ses succès ne furent pas moins nombreux. Durant sa campagne de 1903, il entraîna 87 fois, et vainquit 63 fois.

Cette année, tant en France qu'en Allemagne, sur 53 courses, il fut 31 fois vainqueur.

Il semble qu'un tel homme devrait être aussi admiré que celui qu'il entraîne, et pourtant à toutes ces réunions vous entendez hurler : « Allez Walthour » alors qu'il faudrait crier « Hardi! Hoffmann! »

Jacques Mortane.

RÉSULTATS TECHNIQUES

Du 12 au 17 novembre.

AUTOMOBILE

Lundi 13 novembre.

Coupe des voiturettes (233 kilom. 310 m.) — 1. Sizaire en 4 h. 0 m 7 s, 2. Ménard-Lucas, en 4 h. 5 m. 40 s., 3. Giuppone, en 4 h. 14 m. 41 s., 4. Goux, en 4 h. 38 m. 25 s., 5. Pellegrin, en 4 h. 50 m. 22 s., 6. Barriaux, en 4 h. 53 m. 42 s., 7. Chesny, en 5 h. 2 m. 34 s., 8. Aimé. en 5 h. 21 m. 23 s., 9. Gillet, en 7 h. 11 m. 34 s., 10. Tiercelin, en 7 h. 16 m. 53 s.

CYCLISME

Dimanche 12 novembre.

Vélodrome d'hiver. — *Grand prix d'ouverture* : 1. Friol, 2. Rutt, 3. Poulain.

Prix Barden : 1. Poulain, 2. Hourlier, 3. Deschamps.

Prix Charles-Terront (60 kilomètres derrière motocyclettes) : 1. Walthour, en 45 m. 55 s. 2/5 : 2. Darragon, à 150 mètres : 3. Nat Buttler. à 19 tours.

ATHLÉTISME

Dimanche 12 novembre.

Prix Gondrand (18 kilom. 067 m.) : 1. Ragueneau, en 1 h 6 m. : 2. Hollandre, à 100 mètres ; 3. Sheffield.

Prix Defaurie (1.609 mètres) : 1. De Fleurac, en 4 m. 43 s. ; 2. Poulenard, 3. Philippe.

HIPPISME

Dimanche 12 novembre.

Auteuil. — *Prix Montgomery* (Steeple Chase-Handicap, 5.500 mètres.) 1. Ile d'Elbe, à M. Thiébaux (Holt) ; 2. François, 3. Escrimeur. (11 partants.)

Mardi 13 novembre.

St-Ouen. — *Prix Niger* (Steeple Chase, 3.000 mètres) : 1. Lapis Lazuli à M. Woodland (Burgoyne) : 2. Œillade, 3. Napkin, (8 partants)

Jeudi 15 novembre.

Auteuil. — *Prix de Vincennes* : (Haies, 400 mètres) 1. La Mazure, à M. Champion (Pantall) : 2. Biarritz, Creusotin. (10 partants.)

UN RALLIE-PAPIERS

Le rallie-papiers d'automne de la réunion hippique militaire a été couru, dans les bois de Meudon, avec son habituel succès.

Dix-neuf officiers de réserve de toutes armes y ont pris part. En voici les vainqueurs : 1. M. Ch. Noë, sous-lieutenant au 12e d'artillerie ; 2. M. Franck-Puaux, sous-lieutenant au 21e dragons ; 3. M. G. Leclerc, sous-lieutenant d'artillerie (Etat-Major).

La traversée des Alpes en ballon.

MM. Usuelli et Crespi, aéronautes du Milano, *viennent de traverser les Alpes en passant au-dessus du mont Blanc. Notre photographie les représente sur la place d'Armes de l'Exposition de Milan, au moment du départ. Leur exploit leur a valu d'être les premiers détenteurs de la Coupe de la Reine Marguerite.*

ATHLÉTISME

Départ de l'interclubs du Mans disputé sur 10 kilomètres : 35 partants parmi lesquels tous les champions régionaux. Tabouret, du Club des Sports athlétiques de Paris, premier, en 35 m. 40 s.

LES VICTIMES

Depuis une dizaine d'années, la plupart des familles françaises comprennent la nécessité de l'éducation physique pour leurs rejetons. Nos chers parents ont réfléchi si longuement pour l'admettre que leur adhésion doit être d'un prix inestimable. Réjouissons-nous.

Seulement, on peut se demander s'ils ne l'avaient pas admis, ce que nos infortunés potaches auraient bien pu perdre. Car il est curieux de constater que cette révélation, qui eût dû bouleverser instantanément notre ridicule système d'éducation, n'a encore produit aucune conséquence pratique.

On a jadis beaucoup parlé de surmenage. On a plaint les adolescents condamnés, dans la splendeur de leur jeunesse, à un labeur que des adultes ne supporteraient pas. On est demeuré d'accord que ce système infligeait des tares difficiles à détruire à toute une race innocente. On a, comme toujours, babillé, disserté, palabré, à perte de vue sur ce nouveau sujet. On s'est embrassé dans un élan unanime d'enthousiasme pour les méthodes nouvelles, et l'on a renforcé les programmes !

Un seul geste heureux supprima cet infâme « Concours général », qui abêtissait chaque année l'élite de nos classes. De qui viendra le geste indispensable multipliant les heures de « récréation », au détriment des heures de travail forcé et d'autant plus nuisible? Quand les collégiens auront-ils le temps de jouer sans être forcés de déchirer leurs vêtements et de rentrer en sueur dans des études fraîches ?

Fernand Bidault.

HIPPISME

La saison des courses de taureaux vient de se terminer en Espagne. Notre photographie représente la dernière course donnée cette année au moment de la mise à mort du taureau.

UN INCIDENT A AUTEUIL

Un fait s'est passé l'autre jour à Auteuil, qui semble sans précédent dans les annales sportives. Dans le Prix de Fontainebleau, steeple chase de 3.100 mèt., réservé aux trois ans, onze concurrents s'étaient présentés sous les ordres du starter. La plus grande partie du parcours avait été couverte, sans autres incidents que deux chutes peu graves et les chevaux accomplissaient le dernier tournant, nettement séparés les uns des autres par des intervalles raisonnables, lorsqu'en abordant le bull finsch, qui se trouvait être l'avant dernier obstacle de l'épreuve, le concurrent qui tenait la tête se déroba. Aussitôt, pour montrer que le rôle de moutons de Panurge n'est pas l'apanage exclusif des hommes, les sept concurrents qui le suivaient dans le bon chemin, le suivirent aussi dans son incartade et dérobèrent comme lui. Seul, celui qui était à l'extrême pointe d'arrière-garde évita la bagarre ; il sauta l'obstacle et, joyeuse épave de ce lot désemparé, il passa le poteau d'arrivée dans un style décousu, semblant regretter d'avoir à terminer sa tâche, tandis que ses compagnons faisaient grève. Cet heureux vainqueur rapporta à ses rares partisans la formidable proportion de 108 contre 1.

Cette petite histoire vraie comporte une morale : elle nous permet, par un exemple patent, d'apprécier la glorieuse incertitude du turf. Elle rappelle au public, souvent disposé à négliger les causes naturelles pour chercher la combinaison, que le pur sang n'est pas une machine réglable à volonté. Qui eût dit, notamment dans notre exemple, qu'il suffirait d'une simple hésitation du leader pour que tous ses concurrents, pleins de fougue pour le suivre sur le chemin de la victoire, s'arrêtassent brusquement, toute leur ardeur éteinte. En ce cas, s'il n'est pas explicable, le fait est indéniable. Puisse le public profiter de cette leçon : qu'il soit bien convaincu qu'il n'est pas le seul à souffrir des incohérences du turf ; propriétaires, entraîneurs et jockeys en subissent aussi les fâcheux effets.

Boiard.

L'hippodrome de Longchamp commence à reprendre sa tournure d'antan. Les baraques du mutuel sont presque terminées, ainsi que le montre notre photographie.

NOS PROGRÈS EN FOOTBALL-ASSOCIATION

Matches officiels et privés ✦ Gagner n'est pas jouer ✦ Les progrès de l'étranger

Le football association sera joué, cet hiver, sous les règlements de quatre fédérations : l'Union des Sociétés Françaises de Sports athlétiques, la Fédération des Sociétés athlétiques professionnelles de France ; la Fédération des Patronages catholiques ; la Fédération cycliste des Amateurs français.

Cette année encore, l'U. S. F. S. A. semble devoir nous donner les meilleures équipes, ce qui ne veut point dire que ces équipes seront bonnes. Un nombre considérable de clubs se disputeront à nouveau les Coupes Manier et Dewar et les diverses catégories du Championnat de Paris, dont la Coupe Gordon Bennett récompensera la première série. Des dix équipes disputant cette série, les six premières joueront entre elles pour le classement ; les quatre dernières se rencontreront entre elles ; enfin, les deux dernières de ce groupe joueront une poule avec les deux premières de deuxième série. C'est très simple.

Nous aurons des matches internationaux à sensation. Après l'Angleterre, nous rencontrerons la Hollande, la Belgique, la Suisse. Et, pour le Challenge Billy, les équipes de Paris et de la région du Nord seront aux prises.

Cette année, une entreprise privée a résolu de nous offrir de beaux matches. L'administration du vélodrome Buffalo se propose, en effet, d'organiser de nombreuses rencontres internationales. Nous ne pouvons que nous réjouir de cette initiative : ces parties non officielles, qui ne comportent pas de vain titre, sont, croyons-nous, les seules profitables. Et certes, le football association, plus que tout autre sport, a besoin de rencontrer de telles occasions.

Ce que nos meilleurs représentants ont fait récemment contre l'Angleterre suffirait à nous le rappeler. Ces 15 buts à zéro nous ont valu les critiques apitoyées des journaux d'outre-Manche.
Il serait temps de changer de méthode.

Gagner beaucoup sans jamais travailler

Il est navrant d'être obligé de constater chaque année que la qualité du jeu ne s'est pas améliorée, non seulement dans l'ensemble, mais même dans nos équipes les plus cotées. Les voix les plus autorisées ont tant répété que nous ne savons pas jouer à l'association, que les joueurs eux-mêmes ont fini par l'admettre ; mais ils courbent la tête sous leur destinée et se contentent fort bien de jouer sans « savoir jouer ». La science, cependant, ne manque pas aux meilleurs d'entre eux ; ils dissertent fort subtilement sur le jeu qui leur est cher. Seulement, lorsqu'ils se trouvent réunis à onze devant onze adversaires, ils n'arrivent pas à s'entendre suffisamment pour mettre en pratique les préceptes qu'ils exposent avec tant d'éloquence.

Il est entendu que le football n'est pas notre jeu national, mais il n'est pas, ou du moins il n'était pas non plus, il y a dix ans, celui des Hollandais, des Belges, des Autrichiens, des Suisses, des Danois, des Allemands. Pourtant, en ce court laps de temps, ces équipes étrangères ont fait de tels progrès qu'elles sont devenues aptes à donner une leçon à n'importe quelle équipe française. Nous sommes pourtant au moins aussi intelligents que ces collègues « barbares ». D'où vient que nous restons sur place depuis tant d'années, alors qu'ils ont été si brillamment de l'avant ?

Une bonne raison à en donner, c'est que nos joueurs n'opèrent que le dimanche, alors que les étrangers s'entraînent tous les jours et figurent pour la plupart en matches publics deux fois par semaine. La plupart de ces équipes étrangères sont composées d'étudiants ; sans avoir plus de loisirs que leurs camarades du commerce ou de l'industrie, ces jeunes gens sont du moins plus libres de les répartir comme ils l'entendent. Et il leur est plus facile qu'à tous autres de consacrer au jeu deux ou trois heures chaque après-midi. Mais alors, comment expliquer que nos équipiers de rugby qui, à quelques exceptions près, ne jouent également que le dimanche, ont réussi à faire de sérieux progrès, si nets que l'Angleterre est obligée de les prendre en considération ?

On en trouvera, je crois, l'explication dans ce fait que les efforts des adeptes du ballon ovale sont disséminés dans un moins grand nombre de clubs que ceux des fidèles du ballon rond. La multiplication des petits clubs est l'obstacle le plus grave à la diffusion et à l'amélioration des sports athlétiques. Cette dispersion de forces est déjà trop considérable, nous l'avons dit, pour le nombre des joueurs de rugby à Paris. Que dire de celle, beaucoup plus grande, qui paralyse le jeu d'association, où l'on compte presque autant de clubs que d'équipes ?

Le grand nombre des clubs est une cause de querelles, de réclamations, et rien ne stérilise les meilleurs efforts comme ces désunions sans fin. Surtout, il empêche les joueurs de se livrer à un entraînement profitable. Ces étrangers, dont nous notions les progrès, se groupent généralement en une seule équipe par ville. Certains clubs puissants, comme le Slavia, comptent jusqu'à dix équipes, mais réunies sous une même direction. Aussi ces sociétés, dont la plupart des joueurs ont été en Angleterre, peuvent-elles profiter des leçons d'un entraîneur anglais, spécialement attaché à chacune d'elles. Quelques bons clubs, en petit nombre, dont les dirigeants s'occupent personnellement de l'entraînement, au lieu d'aller babiller dans les commissions, voilà le dispositif très simple qui fait la force des équipes étrangères. Mais il demande de la part de tous un labeur parfois considérable. Nos dirigeants et nos joueurs veulent toujours gagner et ne jamais travailler. Les parties dites « d'entraînement » sont pour ainsi dire inconnues en association. Car, on ne saurait trop le répéter, ce n'est pas en se contentant de jouer avec brutalité un match officiel chaque dimanche, qu'on peut apprendre les finesses du football.

Que le nombre des clubs et des championnats diminue d'abord, nous pourrons peut-être alors travailler.

Arbitres trop jeunes

Cette rage de jouer pour gagner, qu'on déplore souvent au rugby, est poussée jusqu'à la férocité en association. La commission de Paris de l'U. S. F. S. A. fait ce qu'elle peut pour obvier à cet inconvénient ; mais comme elle ne peut rien, le succès n'est pas grand.

Ne médisons pas trop de cette pauvre commission : elle se débat parmi tant de réclamations, elle est noyée au milieu de tant d'épreuves, que ses meilleurs actes se retournent contre elle. Dans un ukase retentissant, elle a fait assavoir que ses arbitres auraient, désormais, un pouvoir discrétionnaire.

Excellent remède préventif contre la grossièreté vraiment écœurante de certaines équipes. Mais il advient que ces arbitres sont le plus souvent des jeunes gens d'une quinzaine d'années, dénués par conséquent, de toute autorité.

Aucun désir de jouer pour la seule beauté du jeu, aucune discipline, aucune correction, telles sont les caractéristiques du football association français. Il est un peu naïf de s'étonner, après cette constatation, que les progrès attendus ne viennent pas.

FERNAND BIDAULT.

Vivian Woodward.

Un centre d'une finesse extrême, que les Parisiens ont pu applaudir dans le match France-Angleterre, le 1er novembre. Vivian Woodward a toujours une combinaison nouvelle pour dérouter ses adversaires.

Le Championnat du Monde de Lutte des Folies=Bergère

Les dix hommes de la finale ℘ Quel sera le champion du monde ? ℘ Paddoubny est=il intombable ? ℘ Le meilleur homme du team français ℘ Comment ils tombent leurs adversaires ℘ ℘ ℘ ℘ ℘ ℘ ℘ ℘

Dix hommes restent actuellement en présence pour la compétition au titre de champion du monde de lutte.

La sélection est des meilleures, et digne des Folies-Bergère, qui, plus que jamais, mérite son titre de premier music-hall de France.

Les succès de la poule finale du Championnat du Monde attireront certainement tout Paris dans le magnifique établissement de M. Paul Ruez, car nulle part au monde on n'a encore réussi à grouper un lot d'hommes aussi qualifiés et aussi justement réputés parmi les professionnels de la lutte.

Les dix qualifiés pour la poule finale sont:

France: Aimable de la Calmette, Vervet, Cazeaux.

Russie : Paddoubny (Champion du Monde).

Bulgarie : Pétroff.

Turquie : Pengal.

Amérique : Zipps.

Serbie : Antonitch.

Tchèque : Jo-Smejkal.

Allemagne : Eberlé.

Cette finale a donc un caractère essentiellement international : l'ancien et le Nouveau Monde sont représentés.

Une remarque, avant toute chose : à part Zipps — qui lutte pour la première fois et sur la qualité duquel des réserves sont peut-être à faire — le Championnat — la finale du Championnat plutôt, — ne met pas en lumière d'homme nouveau.

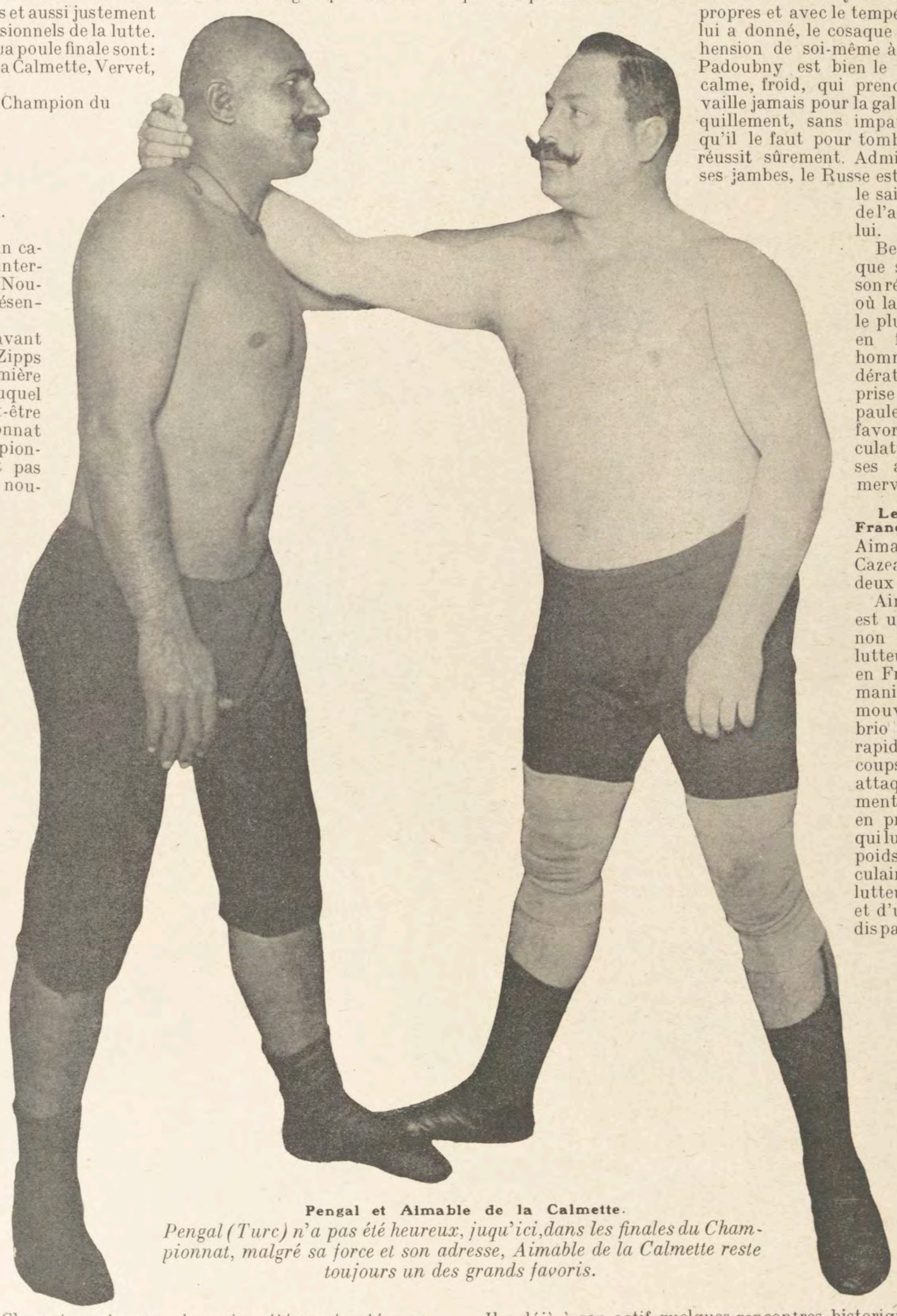
L'athlète exceptionnellement doué, ayant l'étoffe d'un Champion du Monde devient de plus en plus le « rara avis » de la lutte. La direction des Folies-Bergère a cependant fait l'impossible pour découvrir l'être exceptionnel susceptible de dominer la situation.

Les régions les plus riches en hommes bien musclés ont été fouillées avec soin.

Rien en Turquie, où Pengal reste encore le meilleur lutteur (lutte française) de son pays.

En Russie : pas d'homme à opposer à Padoubny; l'Angleterre a fourni Munro, intéressant mais incompiètement entraîné à notre méthode de lutte; les demi-finales l'ont vu disparaître à la suite d'un incident — d'une incorrection qui a marqué sa rencontre avec le Champion du Monde.

J'ai toujours beaucoup apprécié le style d'Aimable de la Calmette ; la France, si elle ne triomphe pas dans le Championnat, aura, du moins, été représentée par un très fin lutteur, et c'est déjà beaucoup.



Pengal et Aimable de la Calmette.

Pengal (Turc) n'a pas été heureux, juqu'ici, dans les finales du Championnat, malgré sa force et son adresse, Aimable de la Calmette reste toujours un des grands favoris.

Quel sera le champion ? Les vrais Champions sont de plus en plus rares. Pour tomber les hommes qui tiennent aujourd'hui le haut du Tapis, il faut un athlète d'un exceptionnel tempérament, on pourra le chercher longtemps sans le trouver. Songez à ce qu'il faut de force, de science et d'endurance pour arriver à retourner ce roc qui s'appelle Paddoubny !

Pouvons-nous maintenant dire quel sera le Champion du Monde ? Si l'on posait cette question à cent personnes il y en aurait quatre-vingt-quinze qui répondraient sans hésitation que Padoubny doit conserver son titre de Champion du Monde. Le signataire de ces lignes ferait partie de cette majorité.

Assurément, Padoubny n'est pas le lutteur scientifique au sens strict de ce mot. Il est scientifique pour lui et à sa manière ; car s'il est vrai que chaque homme doive lutter avec les moyens spéciaux qui lui sont propres et avec le tempérament que la nature lui a donné, le cosaque a élevé cette compréhension de soi-même à la hauteur d'un art. Padoubny est bien le prototype du lutteur calme, froid, qui prend son temps, ne travaille jamais pour la galerie, s'y reprend tranquillement, sans impatience, autant de fois qu'il le faut pour tomber son homme, mais réussit sûrement. Admirablement campé sur ses jambes, le Russe est indéséquilibrable ; il le sait, et il laisse la force de l'adversaire s'user contre lui.

Beaucoup plus puissant que souple, il a banni de son répertoire tous les coups où la souplesse pure joue le plus grand rôle; il lutte en force, travaille son homme au tapis avec pondération, sans s'énerver ; prise de tête et prise d'épaule sont ses deux coups favoris ; la vigoureuse musculature de ses bras et de ses avant-bras le sert à merveille, en l'occurrence.

Les Français Tout autres sont les deux français Aimable de la Calmette et Cazeaux, deux natures, mais deux natures différentesr

Aimable de la Calmette est un des plus fins — sinon peut-être le plus fin lutteur — que nous ayons en France. Il met dans sa manière de travailler du mouvement, de la vie, un brio exceptionnel par la rapidité d'exécution des coups qu'il porte. Il est attaqueur par tempérament, même s'il se trouve en présence d'un homme qui lui est supérieur, comme poids et comme force musculaire. C'est le type du lutteur de la belle école et d'un genre qui tend à disparaître trop rapidement.

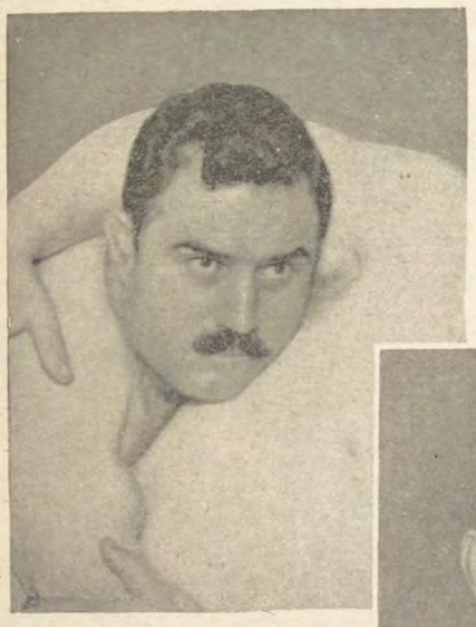
On ne peut pas dire d'Aimable que tel ou tel coup lui est plus particulier qu'un autre ; c'est un opportuniste de la lutte, et ce sont les circonstances du moment qui lui dictent sa ligne de conduite pour tomber l'adversaire.

Cazeaux, c'est la combativité faite homme. Autant Padoubny se réserve, autant Cazeaux se dépense sans compter.

Il a déjà à son actif quelques rencontres historiques, notamment celle qu'il a soutenue, la semaine dernière, contre Jo-Smejkal, et dans laquelle il a nettement triomphé par un bras roulé à terre bien porté et avec beaucoup d'à-propos.

Vervet, le troisième champion de l'équipe française, est un excellent lutteur bien entraîné, il a fait preuve d'une endurance remarquable ; jadis, il brillait au tout premier rang des poids moyens, aujourd'hui

Les Hommes de la Finale



Pétroff.
Pétroff, le Bulgare, a soutenu, l'autre jour, une lutte splendide avec Paddoubny qui a été obligé de s'employer à fond pour le tomber.

ceux de nos lecteurs qui suivaient la *Vie au Grand Air*, il y a trois ans.

Les mensurations d'Eberlé sont particulièrement éloquentes. A titre documentaire. les voici:

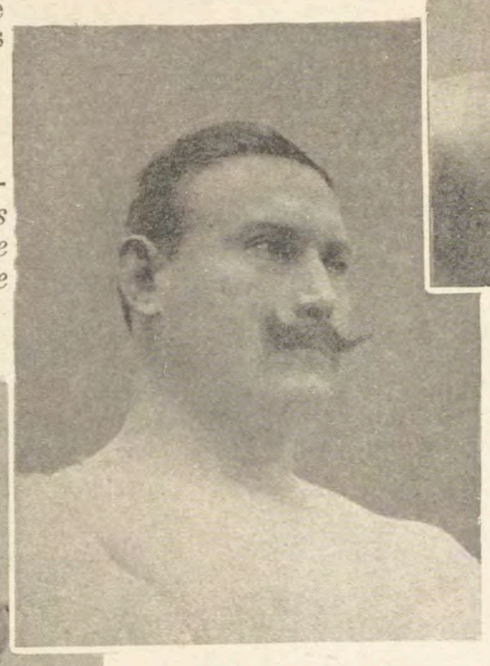
Taille 1m84. — Tour de poitrine, 1m31 ; ceinture, 1m16 ; tour de cou, 0,48 ; tour de bras, 0,46 ; haut bras, 0,38 ; cuisse, 0,70 ; mollet, 0,45 ; poids (à l'entraînement), 118 kilos.

Nous ne connaissons pas d'ensemble plus athlétiquement harmonieux dans sa puissance que l'académie du lutteur allemand.

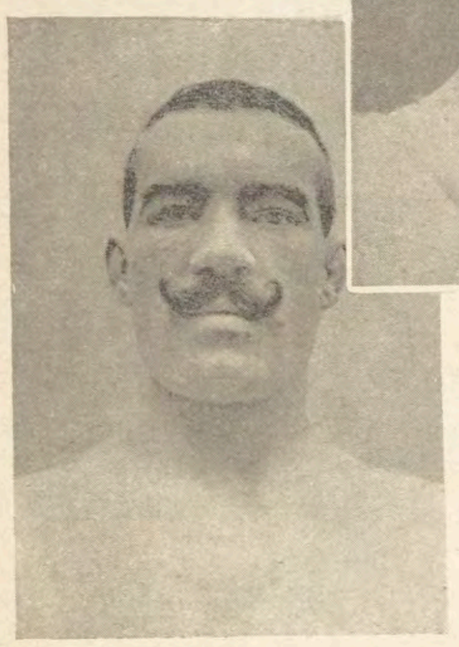
Eberlé est, lui aussi, un lutteur calme, procédant plus volontiers en force et aimant surtout travailler l'homme au tapis.

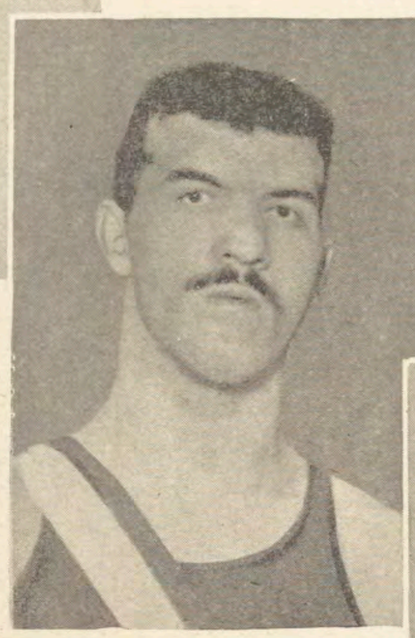
Du Turc Redjel Pengal on ne connaîtra jamais la valeur exacte, car sa place dans le Championnat ne donnera qu'une indication imprécise. Ce lutteur. aux muscles cachés est d'une force inouïe, paraît-il.

Antonitch a pour lui la taille, son exceptionnel abatage et trois années ininterrompues de lutte contre tous les hommes possibles et imaginables.

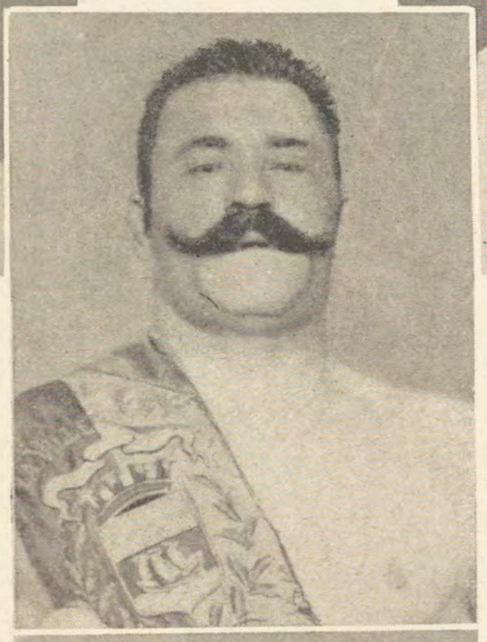


Cazeaux.
L'homme le plus redoutable du lot, le Bordelais Cazeaux, a une chance de premier ordre pour le titre de champion.

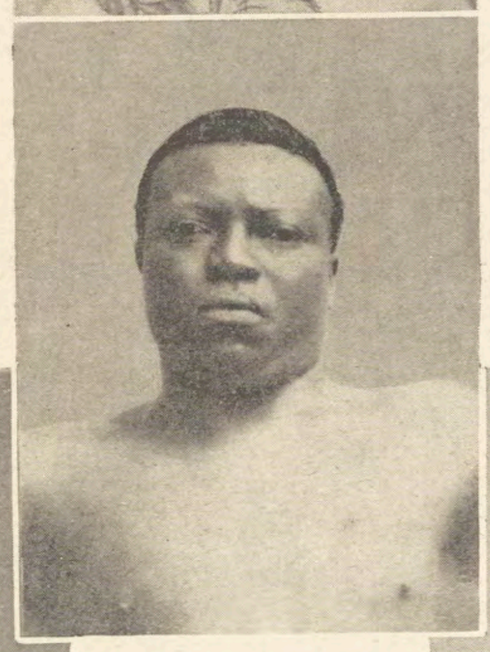




Antonitch.
L'homme le plus populaire des dix de la finale. Ne se contente pas d'être géant, il est aussi excellent lutteur.



Paddoubny
Le zaporog Paddoubny, champion du monde de 1905, grand favori du Championnat des Folies-Bergère.

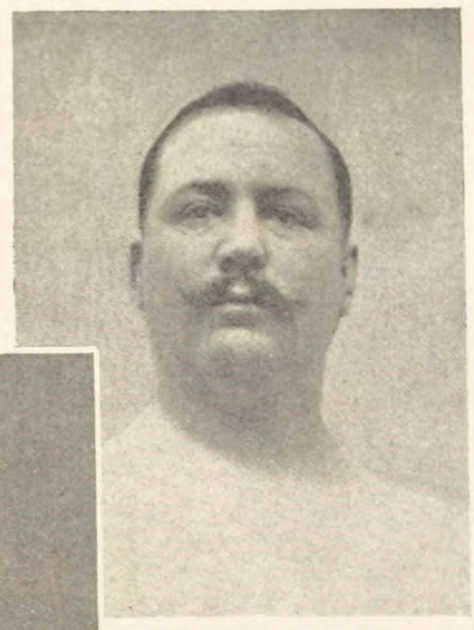


Zipps.
Américain, la révélation de 1906, le nègre de chez Leigh a débuté dans le sport de la lutte par un coup de maître, en se classant dans les finales.

Eberlé.
Fin, correct, d'une vigueur colossale, l'Allemand Eberlé s'est joué, jusqu'ici, de ses adversaires.

Vervet.
L'ancien champion des poids légers est un des trois représentants de la France dans les finales du championnat.

Pengal.
Turc, d'une puissance peu commune, auquel il manque seulement un peu de finesse et un peu de science.



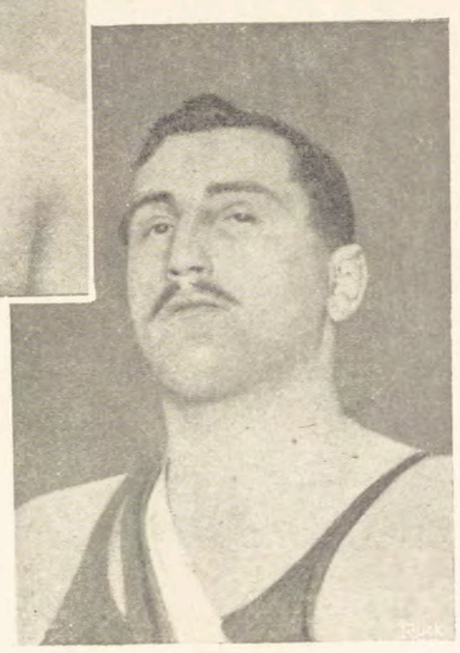
Aimable de la Calmette
Splendide lutteur, vif, agile, adroit, ne laissant perdre aucune occasion, parfois brutal, mais toujours loyal et redoutable.

Voyant que son adversaire était un homme puissant et qui ne craignait rien, il chercha à rester prudent. Il trouvait que la bourre n'était pas toujours amusante. Après une lutte fort mouvementée que l'on dut remettre. il se retrouva avec le Bordelais. Il fut plaqué sur les deux épaules, mais il estima qu'il n'avait pas été régulièrement tombé. Et, une fois le rideau baissé, armé d'un banc il voulait assommer son vainqueur.

Cazeaux, beau joueur, refusa cette victoire et lui proposa une revanche. Smejkal ne fut pas plus heureux, Cazeaux le tomba, sans rémission et lui maintint les deux épaules à terre jusqu'à ce que le Tchèque voulut bien reconnaître qu'il était bel et bien vaincu. Ce dernier est certainement un beau lutteur, mais il n'a pas ce courage, cette énergie qui font les grands athlètes.

Lorsque Cazeaux le chargeait dans les cordes, il s'arrêtait, prétendant qu'il avait reçu un coup soit dans la mâchoire, soit dans les yeux. Il est vrai que chaque fois qu'il pouvait rendre la pareille à Cazeaux il ne le ménageait pas. C'est ainsi qu'il lui décolla l'oreille le soir de leur dernière rencontre.

Smejkal.
Le Tchèque Smejkal s'est à jamais rendu célèbre par ses terribles rencontres avec J. Esson et avec Cazeaux.



Pétroff le Bulgare a déjà une longue carrière, et c'est un lutteur qui a beaucoup de qualité. Quant à Zipps, qui affectionne la ceinture avant, il parvient jusqu'à la finale du Championnat. Il a de la chance, car il a encore beaucoup à apprendre.

Fioravanti.

L'Entraînement chez Barillier

L'Etablissement de Ch. Barillier est l'un des plus importants centres d'entraînement. Charles Barillier, tout jeune encore, a abandonné la cravache de jockey qu'il maniait avec maëstria pour devenir exclusivement entraîneur

Barillier fils.

Il a grossi, depuis le temps où Auteuil était son champ d'exploits. Il a laissé pousser sa moustache blonde. Il a maintenant presque le type... anglais.

C'est dans le délicieux parc de Maisons-Laffitte, au milieu des arbres et de la verdure, que se tient l'établissement d'entraînement de Charles Barillier fils.

Comme beaucoup d'entraîneurs, Charles Barillier débuta dans la vie comme jockey, mais avec cette différence que, fils d'entraîneur, il avait le « métier dans le sang ». Français, il faut le noter soigneusement, car cela est assez rare, Charles Barillier est originaire d'une vieille famille angevine. Son père avait, à ses débuts, une écurie d'entraînement, à Angers; il vint bientôt se fixer à Maisons-Laffitte.

A trois ans et demi, Charles Barillier montait déjà à cheval. Perché sur son poney Benjamin, le garçonnet accompagnait son père sur les pistes où les chevaux prenaient leur galop. Disons, en passant, que Benjamin tint à faire honneur à son jeune cavalier et finit très honorablement sa carrière dans un cirque.

Barillier père.

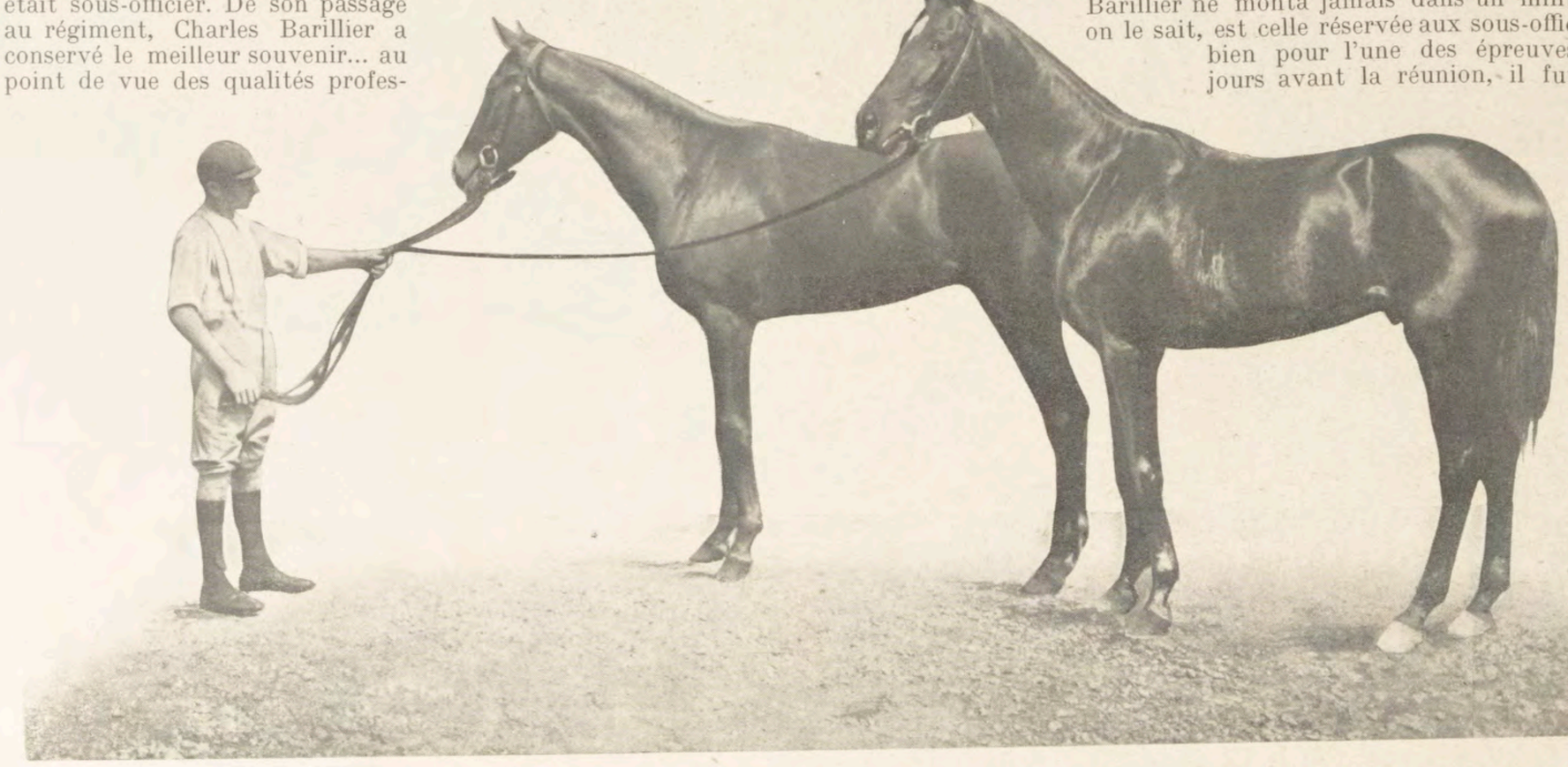
Toujours entraîneur, par les conseils qu'il donne, de temps en temps, à son fils, le père Barillier préfère maintenant les chiens, qu'il élève en véritable amateur.

Comme apprenti, Charles Barillier fit ses débuts à treize ans et demi. A quinze ans, il abordait les obstacles. Il fut engagé, en 1893, par M. de Saint-André, chargé de l'entraînement des chevaux de M. Robert Lebaudy; mais bientôt, M. Barillier père étant venu fonder son établissement de Maisons-Laffitte, le jeune Charles Barillier quitta son écurie et suivit son père.

Le service militaire

Mais le service militaire le prenait bientôt. Comme toujours, c'est dans l'ordre, puisqu'il avait l'habitude du cheval, il fut désigné pour servir dans l'infanterie,— la circulaire ministérielle concernant les jockeys n'existait pas encore — au 45e de ligne. Cependant, grâce à l'appui d'un de ses amis, il parvint à obtenir une autre affectation et fut incorporé au 2e hussards, à Senlis. Un an après, il était sous-officier. De son passage au régiment, Charles Barillier a conservé le meilleur souvenir... au point de vue des qualités professionnelles qu'il a pu en retirer. Le service en campagne, les manœuvres, le pansage, l'infirmerie des chevaux lui ont été d'une incontestable utilité. Sa connaissance du cheval s'est approfondie et il a rapporté un « acquit » qui certainement, dit-il, a contribué à assurer ses succès futurs.

Il est, d'autre part, intéressant de constater que Charles Barillier ne monta jamais dans un military 3e série, qui, on le sait, est celle réservée aux sous-officiers. Il s'entraîna bien pour l'une des épreuves, mais quelques jours avant la réunion, il fut désigné comme secrétaire d'une commission de recensement et de classement des chevaux. Il dut partir et abandonner l'espoir de paraître sur un hippodrome sous le dolman de sous-officier.



La Ferté-Imbault.

Jument bai, 2 ans, par Edouard VII et Illusion, au baron de Waldner ; n'a pas encore débuté.

Louron, par Alhambre et Lady Lucy, à M. Braquessac.

Un jeune cheval de deux ans, sur lequel Charles Barillier fonde de grandes espérances.

Yguela.
Fait également partie de la cavalerie des deux ans dont l'entraînement a été confié à Barillier fils.

Rentré dans la vie civile, Charles Barillier commença véritablement sa carrière de jockey. Il remporta de brillants succès, et sait-on à quoi il les attribue ? Simplement à ce qu'on lui avait confié de bons chevaux et qu'il n'a pas perdu la tête en course.

Non exempte d'accidents, sa carrière de jockey fut cependant bénigne. Il avait d'ailleurs un fétiche : son nez, d'une taille respectable qui, aime-t-il à répéter, lui servit souvent de « parachute ».

Bref, les obstacles l'ayant épargné, Charles Barillier abandonna la cravache pour se consacrer exclusivement à l'entraînement. Son établissement de Maisons-Laffitte est en pleine prospérité et ses nouveaux succès sur les hippodromes sont nombreux.

Le Belvédère.
Un fils du Sancy et de Gigolette, 3 ans, au baron de Waldner, fut souvent conduit à la victoire par le regretté Lucien Barillier.

La cavalerie de Charles Barillier

Actuellement, ses boxes donnent abri à une grande quantité de chevaux de deux ans, parmi lesquels il faut citer : Gabrielle, par Morsieur Gabriel et Helvétie, à M. Braquessac ; Bobo, un frère de Robo, par Bocage et Watermark, à M. Braquessac ; Le Voltigeur, par Jacobite et La Vallée, également à M. Braquessac ; Louron, par Alhambra et Lady Lucy, au même propriétaire ; First Sporting, par Gournay et Bouffette, au baron de Waldner ; Yguela, par Boudoir et Yeuse, au baron de Waldner ; Args, par Dolma-Batché et Ringler, à M. R. Cramail ; Lascar, par Ravensbury et Layette, au baron de Waldner ; Makila, par Boudoir et Mizpira, au baron de Waldner, La Ferté-Imbault, par Edouard VII et Illusion, au même propriétaire.

Outre les « espoirs », Charles Barillier entraîne encore des gloires, telles que Le Bretteur, Miss Baccarra, Le Belvédère, etc...

Miss Baccara.
Jument bai, 5 ans, par Saint Damien et Missy Baba, a fourni une excellente carrière et remporté pour plus de trente mille francs de prix.

Le Bretteur II.
Par Gullistan et Baliverne, a toujours figuré honorablement à Auteuil, Enghien et Saint-Ouen.

La méthode d'entraînement de Charles Barillier lui est également personnelle. Elle résulte d'une étude approfondie du cheval, de ses moyens, de ses dispositions. Elle consiste dans un travail progressif que l'on fait subir au cheval, dès le plus jeune âge. C'est ainsi qu'à la fin mai, tous les Deux ans sont en pleine croissance, en pleine forme. Ils sont prêts à courir. Le cheval, en effet, se développe bien plus au printemps qu'en été ; à cette époque de l'année, les terrains sont excellents, les pistes d'entraînement moelleuses ; c'est le meilleur moment pour donner des galops au cheval. Plus tard, le terrain devient mauvais, impossible de faire un bon travail ; si donc le cheval est prêt, il n'y a qu'à l'entretenir, et tout va bien. Rien d'étonnant à ce que cet entraînement raisonné soit couronné de succès.

Un regret, cependant, vient attrister ces succès. C'est le souvenir du frère de Charles Barillier, Lucien, mort dans les circonstances malheureuses que l'on sait, et qui, certainement, eût contribué grandement à la prospérité de l'établissement de Maisons-Laffitte. C'est un deuil commun à quantité de familles de jockeys et d'entraîneurs. La chute mortelle est un accident qui, malheureusement, se répète assez souvent et auquel s'attendent presque toujours ceux que leur métier met en selle presque quotidiennement. Longue déjà est la liste des victimes du turf, et, pour ne citer qu'un des exemples les plus caractéristiques, rappelons la triste fin de l'excellent jockey Boon qui, le dernier jour de la saison à Auteuil montait dans la dernière épreuve de sa carrière. Il devait abandonner définitivement la cravache et se tuait au mur en terre. Ces souvenirs ne sont pas faits pour égayer l'esprit de nos fins cavaliers au moment du départ de la course et l'appréhension qu'ils ressentent est assez comparable au « trac » qu'éprouvent les acteurs au moment de monter en scène. Cette émotion n'est peut-être pas une des moindres causes qui déterminent l'échec d'un jockey dans une épreuve.

Certes, Lucien Barillier fut moins qu'un autre soumis à ce fameux trac, puisqu'il gagna nombre d'épreuves. D'ailleurs, il mourut dans son lit, à la suite de rhumatismes, après avoir essuyé quantité de chutes dangereuses.

Quant au père Barillier, ancien maître de postes de Nantes à Angers et Paris, sa passion pour le cheval ne l'empêche pas d'aimer les chiens, et surtout les luttes. Fervent de toutes les réunions sportives de ce genre, il fit un jour matcher, en réunion privée, Antonitch et Paul Pons. Ce dernier sortit vainqueur après une splendide résistance, car le combat n'était pas fait au chiqué » mais bien d'une façon très sérieuse.

D'ailleurs, chez Barillier se trouve le fils de Dumont, l'ancien lutteur, et c'est ainsi que les hommes de sport s'entr'aident, quelle que soit leur spécialité.

Le petit Dumont est un jeune jockey sur lequel ses patrons reposent leurs espérances, et il est à croire qu'il deviendra aussi fière cravache que son père fut parfait lutteur.

PAUL MÉGNIN.

Lascar.
Par Ravensbury et Layette, au baron de Waldner. Encore un futur crack que nous verrons prochainement à l'œuvre sur les obstacles.

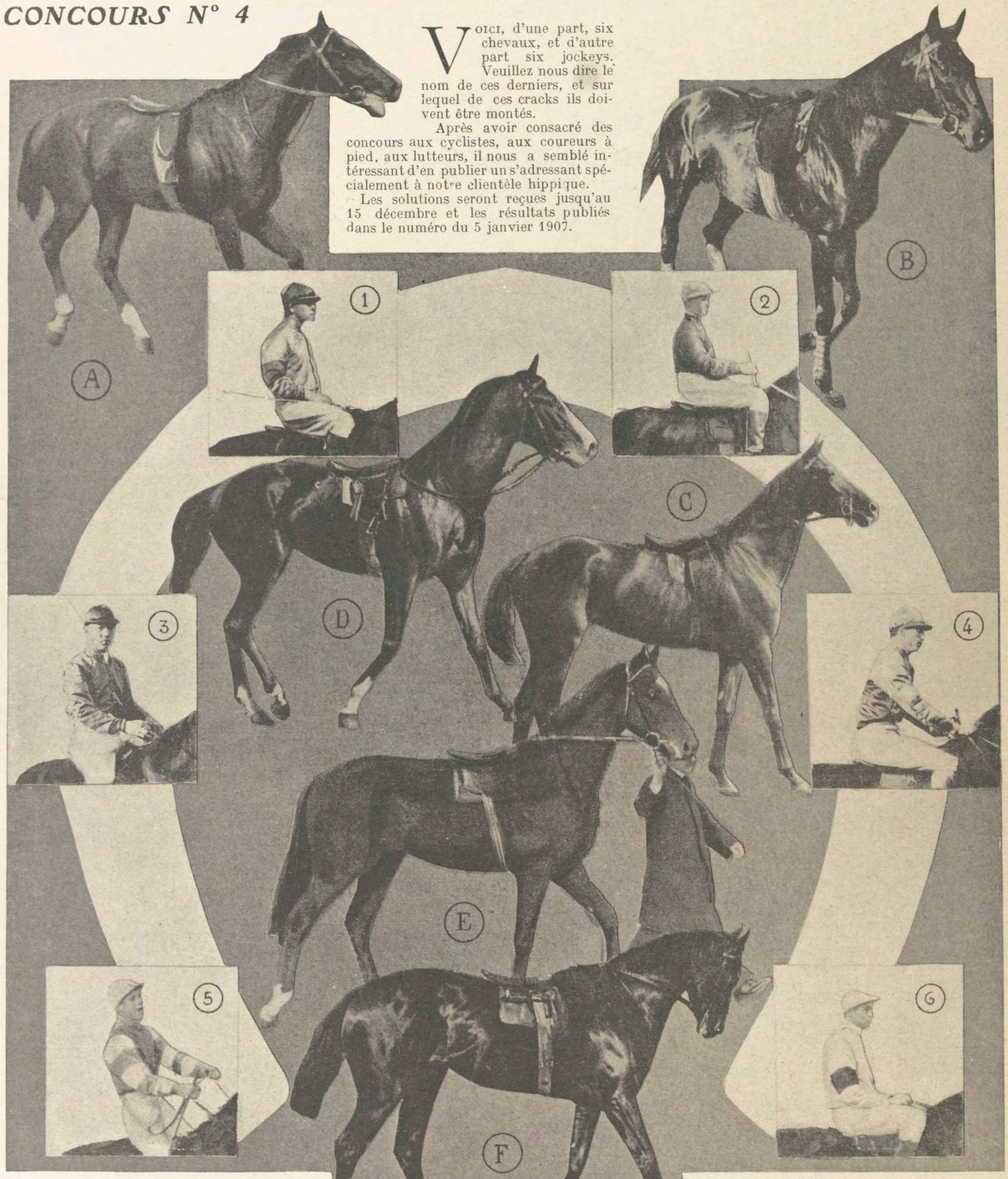
LES JOCKEYS

CONCOURS N° 4

Voici, d'une part, six chevaux, et d'autre part six jockeys. Veuillez nous dire le nom de ces derniers, et sur lequel de ces cracks ils doivent être montés.

Après avoir consacré des concours aux cyclistes, aux coureurs à pied, aux lutteurs, il nous a semblé intéressant d'en publier un s'adressant spécialement à notre clientèle hippique.

Les solutions seront reçues jusqu'au 15 décembre et les résultats publiés dans le numéro du 5 janvier 1907.



Quels sont ces jockeys et sur lequel de ces chevaux étaient-ils montés ?

1er Prix : Une bourse mailles fines en argent contrôlé, contenant vingt francs en espèces ;

2e Prix : Un abonnement d'un an à la *Vie au Grand Air ;*

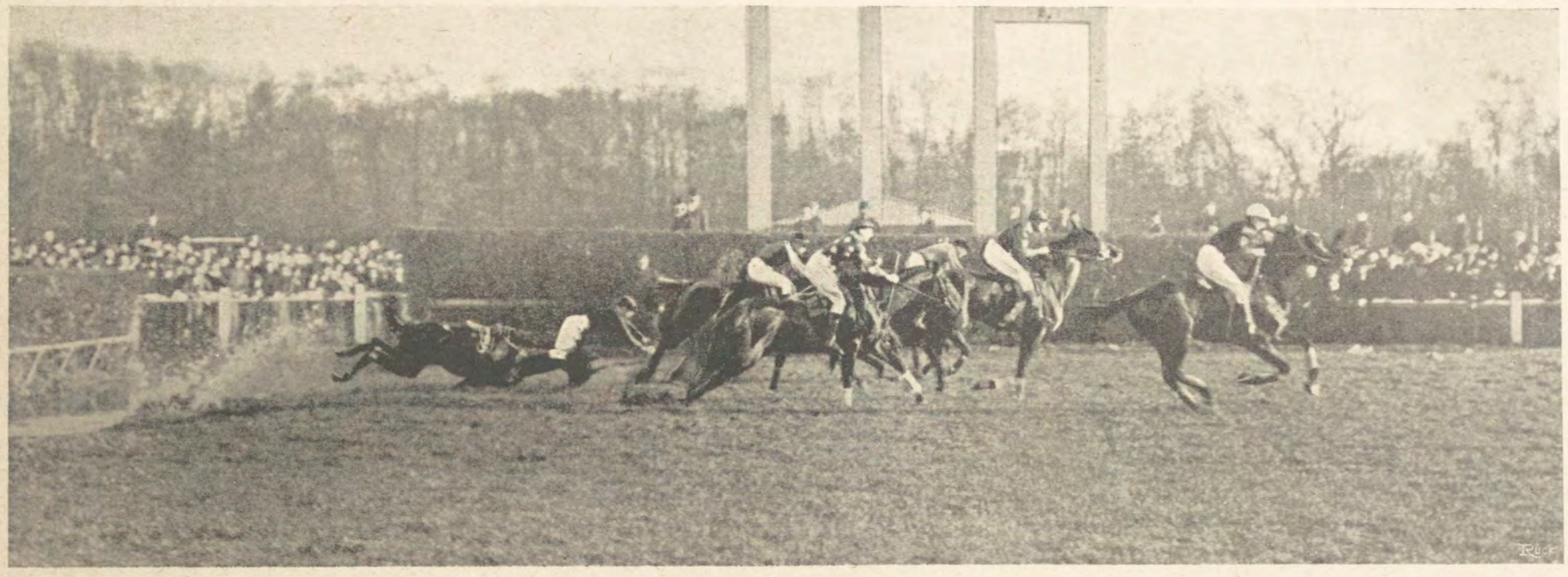
3e Prix : Un porte-crayon en argent contrôlé.

Les réponses devront être placées sous une enveloppe spéciale, sur laquelle sera collé le bon que l'on trouvera à la page III des annonces. Elles devront être adressées à

Monsieur le Directeur
des Concours des Publications
Pierre Lafitte & Cie,
9, avenue de l'Opéra *Paris*

Nous rappelons que nous donnerons les résultats du concours n° 2 : *A qui les jambes?* dans le numéro du 1er décembre, et ceux du concours n° 3 : *A qui les torses?* dans le numéro du 15 décembre.

LES COURSES D'AUTEUIL (18 Novembre)



Neuilly Frusquino Solitaire II François Creusotin Gamester

Le Prix de Nice (steeple, 4.000 mètres).

Gamester s'est détaché, au début, devant Frusquino et François. Frusquino fléchissait après le mur en pierres, tandis que Creusotin le remplaçait. Neuilly II tombait à la rivière des tribunes. Entre les tournants, François rejoignait Gamester, toujours en tête, mais ce dernier reprenait l'avantage et gagnait d'une longueur, tandis que François précédait Creusotin de deux longueurs.

Fausse Alerte Nivôse Cleek Bobette Chloral

L'arrivée du Prix Aguado (steeple, 3.100 mètres).

Devant les tribunes, Hamed, Dax II et Nivôse étaient en tête. Dans l'allée des chênes, les leaders étaient Chloral et Nivôse, devant Fausse Alerte et Cleek. Au huit, ils étaient ensemble. Après le talus à revers, Chloral et Nivôse se détachaient de nouveau devant Fausse Alerte. Entre les derniers obstacles, Chloral prenait le meilleur et résistait au rush de Bobette, second devant Cleek.

NOTES DES ÉDITEURS

Notre « Numéro de Noël et du Salon de l'Automobile » paraîtra le 7 décembre. Sous une ravissante couverture en couleurs, signée René Lelong, il contiendra au moins 100 pages de texte et de gravures et une série de hors texte en couleur.

Ce numéro de la *Vie au Grand Air* fera, nous n'en doutons pas, sensation dans le monde sportif et automobiliste. Nos hors-texte en couleur reproduiront les portraits de 4 champions réputés en des sports différents. Ils apprécieront également les doubles pages qui, sous forme de compositions photographiques, leur mettront sous les yeux des scènes sportives vivantes et variées.

Mais nous ne voulons pas, en une fois, leur révéler tout ce que contiendra ce beau numéro. Nous en reparlerons la semaine prochaine.

L'attention du monde sportif est en ce moment tournée vers les airs. Les prouesses de Santos-Dumont, le raid au-dessus des Alpes, les premières sorties du nouveau Lebaudy et du ballon Deutsch, voilà les événements sensationnels de cette arrière-saison.

Nos lecteurs ont dû remarquer les efforts que nous avons faits pour les renseigner par l'image sur ce sujet si passionnant. Les « objectifs » de la *Vie au Grand Air* sont, on peut le dire, braqués en ce moment à tous les points de l'horizon. Nous souhaitons que nos lecteurs aient apprécié la belle documentation photographique que nous leur offrons en ce moment sur les « plus légers » et sur les « plus lourds que l'air ».

Gros succès pour le numéro de Noël *Je sais tout!* Notre public en a beaucoup goûté les illustrations en couleur et la grande variété des articles. *Arsène Lupin*, dont Maurice Lebianc a commencé dans ce numéro une nouvelle série d'aventures extraordinaires, sous le titre de la *Dame Blonde*, a retrouvé la vogue qui avait accueilli ses premières aventures. Ganimard s'emparera-t-il d'Arsène Lupin? C'est la question qui se pose et qui sera résolue dans les prochains numéros du célèbre magazine.

Le 27 novembre, *Femina* mettra en vente son numéro de Noël. Avec les quatre hors texte en trois couleurs signés *Boldini*, *Helleu Abel Faivre*, *Cappiello*, c'est une véritable merveille. Signalons le numéro de Noël de *Musica*, entièrement consacré à la *Danse*, qui vient de paraître. *Musica-Noël* publie également un supplément musical, qui contient des morceaux charmants, faciles et entraînants. Avis aux sportsmen qui aiment la musique.

Pierre Lafitte et Cie.

LE SPORTSMAN ET LA FINANCE

Dans notre causerie du 27 octobre dernier, nous avons longuement expliqué ce que sont les valeurs de tramways et les trusts de tramways, comment les titres de ces entreprises acquièrent une solidité et une sécurité remarquables, du moment où l'exploitation est arrivée à faire ses frais, dans un pays qui es développe. Puis nous avons retracé rapidement l'historique de l'*Union des Tramways*, une des sociétés les plus anciennes de cette catégorie, puisque sa fondation remonte à 1895, et fait une étude succincte de l'Electrique Lille, Roubaix-Tourcoing et du réseau interdépartemental du Nord et du Pas-de-Calais. Nous renvoyons au numéro du 27 octobre, pour tous ces détails, et nous parlerons aujourd'hui de la mise en vente d'un petit lot d'obligations nouvelles de l'Union des Tramways, remboursables à 500 francs et rapportant 4 0 0 de ce taux nominal, c'est-à-dire 20 francs.

Nous nous adressons, cette fois, aux pères de famille, aux capitalistes prudents, qui tiennent à placer leur argent avec les plus sérieuses garanties et sans courir aucun risque. Et nous croyons devoir leur faire remarquer :

1° Que les valeurs sûres rapportant plus de 4 0 0 sont très rares;

2° Qu'une obligation achetée au moment de son apparition sur le marché, c'est-à-dire notablement au-dessous du pair, présente l'avantage considérable de pouvoir se réaliser pendant longtemps avec bénéfice, parce que son cours se rapproche peu à peu du pair.

Elle réunit donc les qualités fondamentales d'une bonne valeur de placement : sécurité, gros revenu et plus-value progressive.

L'obligation 4 0 0 nouvelle de l'Union des Tramways nous paraît être dans ces conditions, avec cet avantage que l'affaire est française, et des plus faciles à contrôler.

Elle sera introduite sur le marché de Paris entre 450 et 460 francs. Si l'on ajoute à son revenu la prime d'amortissement, le placement ressort à près de 4 1/2 0/0.

On peut aussi considérer que le titre n'est pas nouveau; il bénéficie de l'existence des obligations anciennes, de même type 4 0/0 qui ont un large marché, — au cours de 470 francs environ. Il nous semble probable que l'écart considérable de 15 francs existant entre les obligations anciennes et les obligations nouvelles, possédant toutes deux les mêmes prérogatives et rapportant le même revenu, ira en diminuant et disparaîtra bientôt par la hausse des obligations nouvelles. Cette première étape de plus-value nous semble devoir être franchie très vite, de sorte que, par une circonstance particulière, ce titre de père de famille dont la stabilité dans l'avenir ne paraît pas douteuse doit, sans doute, commencer son existence par une hausse de plus de 3 0/0 de son capital.

Nous n'apercevons pas actuellement, parmi les valeurs nouvelles ou anciennes de notre marché, un titre qui se présente dans des conditions aussi favorables.

A plusieurs reprises, nous avons dit aux abonnés de la *Vie au Grand Air* que ces causeries devaient avoir pour complément nécessaire la lecture de la *Revue internationale des Valeurs de Placement*, où l'on trouvait développées avec toute l'ampleur voulue, les idées que nous ne pouvons ici qu'esquisser, faute de place. C'est d'autant plus facile que l'envoi gratuit pendant trois mois de la *Revue internationale des Valeurs de Placement* est fait à titre d'essai à toute personne qui en fait la demande.

Si l'on examine avec quelques soins cette publication, on sera frappé de la variété des Etudes financières et de l'éclectisme qu'on y rencontrera. A côté des études faites, il y a quatre ans déjà sur le développement inouï du Canada et du Mexique, progrès étonnants dont les grands journaux s'occupent aujourd'hui — notamment le *Temps*, dans un article de reportage sur le Canada (numéro du 13 novembre) — on y lira des campagnes récentes faites avant la hausse de Gafsa, du Platine et des valeurs nitratières dont les mouvements ont été prévus et ont profité en grande partie aux abonnés de la *Revue*.

C'est aux résultats obtenus qu'on reconnaît le journal financier véritablement utile à ses lecteurs. Nous croyons qu'en signalant les obligations de l'Union des Tramways, la *Revue* continue le cours de ses succès.

PETITE CORRESPONDANCE

L. R., Le Mans. — *La mise en vente des obligations* Union des Tramways *vous offre une excellente occasion de faire l'arbitrage dont nous vous avons parlé. Vous avez en portefeuille plusieurs obligations dont les cours ont dépassé le pair, et que vous ne devez pas conserver, sous peine de vous exposer à une perte sèche, en cas de sortie aux tirages. Vendez immédiatement ces obligations, que vous devriez avoir vendues depuis longtemps, et remplacez-les par des Union des Tramways qui, en cas de sortie aux tirages, vous donnent une plus-value de capital importante au lieu d'une perte.*

G. M., Granville. — *Nous ne vous avons jamais dit que le titre est mauvais. Il a été excellent et il est encore bon, mais ses cours ne peuvent plus monter, ils ne peuvent que baisser, par suite de la concurrence trop grande. C'est la seule raison de notre conseil de vente. Quant au remploi en* Est de Lyon privilégiées 6 0/0, *nous avons voulu remplacer dans votre portefeuille une valeur très solide par une autre aussi solide ayant autant de probabilités pour monter que l'autre en a pour baisser. Nous vous avons envoyé les renseignements relatifs à l'Est de Lyon, c'est à vous de décider.*

Continental a Lyon. — *On croit encore à la hausse du métal platine, parce qu'il ne peut pas être remplacé ni en bijouterie, ni en industrie. La Compagnie a presque un monopole de fait et la hausse de son action suivra celle du métal. Voilà ce qu'indique le raisonnement. Quant à la formation d'un syndicat, et au prix fantastique dont on parle, cela semble du roman. La hausse est déjà bien forte à 700 et à chaque hésitation des cours, il y aura de grosses réalisations.*

G. A. Dunlop. — *Oui, l'établissement paraît marcher avec une grande prospérité. Dans ces sortes d'affaires tout est dans la direction, et la direction paraît excellente. Si vous préférez une valeur étrangère, prenez une action de cuivre, la* New England & Clifton.

Pour tout ce qui concerne la partie financière : renseignements sur valeurs, ordres de Bourse, paiement de coupons, etc., etc., nos lecteurs sont priés de s'adresser à la

Banque Demmé, Desrousseaux & Cie,
9, rue Pillet-Will, Paris.

BLOC-NOTES

LE BULLETIN DE MICHELIN

L'hiver et les Pneus.

Nécessité de démonter ses pneus et de les mettre à l'abri de toute causes de détérioration — Envoyez-nous vos réparations en hiver — Vérifiez souvent vos jantes

Il n'est pas téméraire, croyons-nous, d'avancer que les beaux jours favorables à la pratique de l'automobile sont maintenant à peu près complètement passés, et que la seule perspective qui nous reste est celle de la mauvaise saison. C'est le moment où l'on songe à remiser sa voiture, et où il est opportun pour nous de rappeler ici quels sont les soins à donner à ses pneus pendant l'hiver.

Avec les carrosseries de plus en plus confortables dont on « habille » les châssis, il y a des chauffeurs qui ne renoncent pas pour cela à faire quelques sorties, malgré le mauvais temps. Si l'on compte sortir de temps à autre, par exemple une fois par semaine, ou même tous les quinze jours, il suffit de soulever la voiture et de la caler sous les essieux, de manière à éviter aux pneus une fatigue inutile.

Mais, si l'on prévoit que la voiture restera longtemps au repos, il est indispensable de démonter les pneus, après avoir préalablement calé le véhicule sous les essieux, comme nous le disons plus haut.

La première opération consiste, après le démontage, à passer une revue minutieuse des chambres à air, des enveloppes, des boulons de sécurité, etc. Pour toutes les pièces qui ne paraissent pas en excellent état, et pour lesquelles on prévoit que les soins du fabricant seront nécessaires, il ne faut pas attendre le retour des beaux jours pour les envoyer à l'usine.

Donc, aussitôt après le démontage et la revue de détail, il faut nous envoyer de suite toutes les pièces qui peuvent avoir besoin de réparations. C'est le meilleur moyen de n'être pas pris au dépourvu lorsque quelques beaux jours se présenteront dont on serait désireux de profiter, car les réparations sont longues à effectuer si on veut les faire consciencieusement.

Pour tout ce qui est en bon état, il s'agit de le ranger soigneusement, et de façon à éviter toute détérioration. Pour cela, il faut s'inspirer de cette vérité que l'humidité est nuisible aux pneumatiques. Il faut donc absolument les placer dans un endroit sec. Il faut éviter, à ce titre, de laisser les objets sur le sol de la remise, où ils ne seraient pas suffisamment protégés contre une humidité toujours possible.

Non seulement la pièce dans laquelle on placera ses pneus ne devra pas être humide, mais encore ni trop chaude, ni trop froide, plutôt fraîche que chaude, car le caoutchouc est plus insensible aux basses températures qu'à la chaleur, surtout quand il a roulé. En outre, on devra choisir un endroit obscur de préférence.

Il faut entourer soigneusement les enveloppes de papier ou de toile.

Quant aux chambres à air, après les avoir soigneusement dégonflées et roulées, il faut les placer dans des boîtes de carton convenablement talquées ou dans nos sacs caoutchoutés aussi préalablement talqués.

Quelques chauffeurs ont l'habitude de placer les chambres à air à l'intérieur de leurs enveloppes et de les gonfler très légèrement, à la suite de quoi ils entourent le tout de toile ou de papier, comme nous le disions plus haut. Cette pratique ne présente pas d'inconvénients, mais à la condition de très peu gonfler, à peine au rond, soit vingt à quarante coups de pompe environ, suivant la grosseur du pneu, plutôt moins que plus.

Bien entendu, avant d'enrouler les enveloppes de toile ou de papier, il faut soigneusement nettoyer les coupures superficielles qu'elles pourraient présenter et boucher ces coupures avec notre Mastic Michelin. De la sorte, quand on voudra remonter ces enveloppes, elles seront toutes prêtes à reprendre leur service.

Autre remarque très importante :

Dès qu'on a démonté les pneus, il faut procéder à une vérification minutieuse des jantes. Bien voir si elles n'ont pas été atteintes par la rouille, et, en ce cas, repeindre les parties malades. S'assurer aussi qu'elles n'ont aucune partie coupante, et si elles en présentent, se servir d'une lime très fine et de papier émeri pour les faire disparaître, en ayant soin de peindre ensuite.

Enfin, si les jantes étaient faussées ou aplaties en certains endroits, il faudrait, bien entendu, profiter du démontage pour les redresser.

Beaucoup de chauffeurs ont même l'excellente habitude de revernir leurs jantes aussitôt après le démontage. C'est une pratique que nous ne saurions trop conseiller, l'humidité étant d'un effet désastreux. C'est pour cette raison, d'ailleurs, qu'il ne faut pas laisser reposer directement les jantes sur le sol à la remise, après avoir démonté les pneus, mais que, bien au contraire, il faut caler la voiture sous les essieux, pour isoler le métal du sol, où l'humidité pourrait l'atteindre.

MICHELIN.

AVANTAGES AUX ABONNÉS

1° Il est répondu directement et sans frais à tout renseignement demandé par nos Abonnés (les acheteurs au numéro doivent joindre 0 fr. 30).

2° Tout numéro abîmé ou mal paginé est remplacé gratuitement à nos abonnés, à condition qu'il nous soit retourné et qu'une carte postale nous indique le motif du retour;

3° Tout abonné peut nous demander les numéros de nos différentes publications qui manquent à sa collection de l'année en cours : sur ces numéros, il lui est fait un rabais de 50 0/0;

4° Les Petites Annonces privées sont insérées au prix de 1 franc la ligne de 36 lettres (au lieu de 1 fr. 50) pour nos abonnés;

5° Nos abonnés ont l'avantage de recevoir leurs publications en parfait état avant leur mise en vente dans les kiosques et chez les libraires;

6° L'abonné ne paie les 52 numéros que 24 francs au lieu de 26 francs.

Imprimerie de la *Vie au Grand Air*, Paris. — H.-L MOTTI — *Le Gérant* : L. JARRIGE